MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1943 JÚLIUS 1. (VI. ÉVF. 13. SZÁM)



Állj közénk, repülj velünk!

ÁRA 50 FILLÉR

BÜCKER FLUGZEUGBAU GMBH
RANGSDORF BEI BERLIN



MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM * BUDAPEST, 1943 JULIUS 1

ÖT ÉVES A MAGYAR SZÁRNYAK

1938 július elsején új lapot kaptak kézhez a magyar repülés barátai, úttörői, munkásai: MAGYAR SZÁRNYAK címmel nagyalakú, bő terjedelmű repülő szaklap látott napvilágot. Tiszteletreméltó elődjeinek nehéz küzdelmei után, a magyar repülésügy feltámadásával csaknem egyidőben a magyar repülősajtó is újjászületett. Új köntösben, de a régi magyar harcos szellemében irt és nemzetközi viszonylatban is minden kritikát kiálló tartalommal végre súlyának megfelelően szolgálhatta a magyar repülőtársadalmat. Az Aviatika, az Ezermester, a Repülés-Haladás után következett a MAGYAR SZÁRNYAK s innét számithatjuk a magyar repülősajtó igazi életkorát is.

Öt esztendő nem nagy idő, de jelentős egy lap életében, ha az első öt évről van szó. Sok munka, küzdelem tölti ki ezt az időt. Állni kell az idők változásának viharait, biztos alapokra kell épiteni. Az első öt esztendő eredménye pedig a jövőre nézve kötelez!

A MAGYAR SZÁRNYAK fejlődését figyelemmel kisérve egyszersmind az egész magyar repülés kibontakozását is látjuk. A fegyverkezési egyenjogúságát visszanyert nemzet kikerül a katakombakorszakból s végre elfoglalhatja a népek közösségében az őt ezredév óta megillető helyet. A magyar repülés, a világháború nagyszerű hagyományaihoz híven, ismét szerephez jut a honvédelemben s nem csupán rejtett alakulatként, a szomszéd államok kényve-kedve, toleranciája szerint fejthet ki nagyobbára szervezkedő működést. A magyar ég ismét szabad, hazáját a levegőben is védheti a magyar.

A repülésügy a jók közül is a legjobbakat választja ki feladatainak teljesitésére. S ennek a kiválasztásnak az egész nemzetre ki kell terjednie. A nagyarányú propagandamunka szükségessége hívta életre a MAGYAR SZÁRNYAK repülésügyi folyiratot, hogy mint független repülőlap, de a hivatalos beállitottságnak megfelelően irányitsa a magyar repülés propagandáját.

Egy nemzetet kellett felrázni, rádöbbenteni a repülés sorsdöntő fontosságára s arra, hogy ha nem törődik a repülésüggyel, a nagy küzdelemben könnyen alulmaradhat. Az új lap minden eszközt megragadott és kihasznált, hogy ennek a feladatának megfeleljen, de ugyanakkor már meglévő és szépen izmosodó magyar repülőgárdának is állandóan szellemi táplálékot adjon.

A fejlődés útját lapunk barátai ismerik. 1940-ben a havi keret szűknek bizonyult s szükségesnek látszott, hogy áttérjünk a havonta kétszer való megjelenésre. A példányszám, az olvasótábor rohamos növekedése következtében a lap mélynyomásra tért át s most már évente huszonnégyszer adta a legfrissebb repülőhireket a repülőtársadalomnak. De túl a repülők táborán, az egész magyar társadalom minden rétegébe eljutott és terjesztette a »szent mételyt«, egyre több ember lelkében ültette el a repülés gondolatának palántáját.

A MAGYAR SZÁRNYAK pedig egyre nőtt s a magyar repülősajtó fája egyre terebélyesedve, újabb hajtásokat hozott. Modelezőink szépen gyarapodó tábora a sajtórendelkezések értelmében mindössze 32 oldalas lapkeretben nem juthatott jelentőségének megfelelően szóhoz, hiszen annyira rohamosan követték egymást nyomon az események, hogy az általános repülőesemények regisztrálása is csak a legnagyobb nehézségek árán sikerült a kötött keretek között. Igy született meg az IFJÚ REPÜLŐ, a magyar fiuk repülőlapja.

A repülőműszaki tudományok magyar művelőinek, műszaki köreinknek régi óhaját elégitette ki a MAGYAR SZÁRNYAK másik testvérlapja, a második évfolyamában járó REPÜLÉS TUDOMÁNY. Magasszinvonalú tudományos értekezései a magyar kisérletező, kutató elme repülésügyi vonatkozású megnyilvánulásainak legjavát tárják tudományos folyóirataink között kétségtelenül egyedülálló izléses kiállitásban a bel- és külföldi szakkörök elé.

De nem csupán új folyóiratok származtak az eredeti egyetlen MAGYAR SZÁRNYAK-ból. A magyar repülés szakirodalmának hatalmas hiányait kellett pótolnunk, de ugyanakkor repülő szépirodalmat is kellett ilyen vonatkozású olvasmányok nélkül maradt közönségünk kezébe adni.

Igy indultak meg könyvsorozataink. Szépirodalmi könyveink csinos kiállitásban, gondosan megválogatott, érdekes olvasnivalót adtak a repülés ügye iránt érdeklődő magyar olvasónak, a magyar modelezőnek újszerű nyomdatechnikai elvek szerint készült, olcsó füzeteink lettek kedvenc segitőtársai.

Könyveink között egyhez szomorú, de dicsőséges emlékek fűződnek. Főszerkesztőnk könyve vitéz Horthy Istvánról, a keleti hadszintéren hősi halált halt Kormányzóhelyettesünkről, a magyar dicsőség, nemzeti áldozatkészségnek emel emléket, a magyar ifjúság modern eszményképét örökiti meg irásban.

A közelmultban indult meg az egész magyar sajtó tájékoztatására és repülővonatkozású hirekkel való ellátására Sajtó- és Képszolgálatunk, melyet laptársaink már eddig is szives örömmel fogadtak.

Terveink a jövőre még nagyratörőbbek s reméljük, valóra is válthatjuk őket, az egész magyar repülésügy hasznára.

A MAGYAR SZÁRNYAK, a magyar repülésügy propagandájának áldozatos munkása megköszöni sok önzetlen, gyakran a névtelenség diszébe rejtőző barátjának az igaz támogatást, hivatalos köröknek a jóindulatú megértést, mellyel munkáját fogadják s folytatja tevékenységét a magyar repülés jövőjéért.


ÖT
ÉV
MUNKÁJA
MAGYAR SZÁRNYAK
VITÉZ
HORTHY ISTVÁN
A REPÜLŐ
REPÜLÉS TUDOMÁNY
Ifjú REPÜLŐ
A légierők Haditudósítói jelentik...
A gumimotor.
HÍVJUK A MAGYAR IFJÚSÁGOT

Kormányzó Urunk
mellszobrát avatta a
Repülő Alap
vitéz Horthy István
Repülők házában

Megvalósult a Repülők háza: a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap megvásárolta az Erzsébet-tér 14. számú finomstílusú, ízléses palotát, amelyben egyesíti majd a repülés szerveit. Az Alap egy része már itt kapott helyet, hiszen a Mária Valéria-utcai helyiségben nem fért el. Kormányzó Urunk hetvenötödik születésnapjára teljesen rendbehozták az épületben elsőnek megürült elsőemeleti részt, amelynek ízléses, művészien finom berendezése a katonai és polgári repülés előkelőségeinek kellemes meglepetést szerzett.

Az avató ünnepség

Június tizennyolcadikán nagy embertömeg csoportosult a Repülők Háza előtt; lovasrendőrök állottak díszőrséget és a kapu alatt s végig a lépcsőházban fel a bejáratig repülőnövendékek állottak sorfalat. Egymás után érkeztek az ünnepségre az előkelőségek: *Zsindely* Ferenc kereskedelmi miniszter, *Tasnády Nagy* András, a képviselőház elnöke, *vitéz Szombathelyi* Ferenc vezérezredes, a honvédvezérkar főnöke, *vitéz Bajmóczy* József vezérezredes, a honvédvezérkar főnökének helyettese, nemes *Rákosi* Béla altábornagy, a légierők parancsnoka, *Ruszkiczay-Rüdiger* Imre altábornagy, a honvédelmi miniszter helyettese, *vitéz Magyarosy* Sándor altábornagy, a honvédelmi minisztérium légügyi főcsoport főnöke, *vitéz Béldy* Alajos altábornagy, az ifjúság országos vezetője, *vitéz Bánfalvy* István és *vitéz Hellebronth* Antal vezérőrnagyok, *Fáy* István és *vitéz Bonczos* Miklós államtitkárok, *Putnoky* Móric, a képviselőház háznagya, *Krudy* Ferenc, a képviselőház alelnöke, *vitéz Háry* László vezérőrnagy, *Szirmay* Aladár vezérkari ezredes a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap Intézőbizottságának tagjai, *gróf Zichy* Nándor országgyűlési képviselő, a Magyar Aero Szövetség megbízott elnöke a szövetség tisztikarával, a sportrepülő egyesületek és a magyar modelezés vezetői és igen sokan mások a politikai, társadalmi és repülőélet kiválóságai közül.

Gách György, a repülőszobrász készítette el Kormányzó Urunk mellszobrát, amely a nemzetiszínű drapéria előtt egyelőre fehér lepellel letakarva áll.

Dr. Ember Sándor HMNRA elnök beszéde

Dr. Ember Sándor országgyűlési képviselő, a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap elnöke mondott avatóbeszédet a Magyar Hiszekegy után:

— *Kegyelmes Uraim! Méltóságos Uraim! Mélyen tisztelt Barátaim!*

— *A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottsága nevében mély hálával köszönöm, hogy a mai ünnepi napon hívásunkra itt, a Repülők Házában megjelenni és minket ezzel nagyon megtisztelni méltóztattak. Külön is üdvözlöm a magyar képviselőház elnökét, a kereskedelmi miniszter urat, a honvédvezérkar főnökét, a m. kir. légierők parancsnokát, a vezérkar főnökének helyettesét, a magyar ifjúság országos vezetőjét, a főcsoport főnökét.*

— *Nagy az örömünk, hogy amikor Főméltóságú Kormányzó Urunknak hetvenötödik születésnapját ünnepli az egész ország, ehhez az ünnepléshez a HMNRA azzal csatlakozhatott, hogy legfőbb patrónusának, a Kormányzó Úr Őfőméltóságának Gách György szobrászművész és pilóta bajtársunk által készített bronzszobrát tanácstermünkben felállíthatjuk, és hogy tehetjük ezt ebben a házban, amelyet erre a célra szánt különleges és néhai elnökünk, a hősi halált halt Kormányzóhelyettes úr emlékének megörökítését célzó adományokból vehettünk meg a HMNRA számára. Ennek a helynek birtokbavételét a HMNRA és az általa támogatott intézmények céljára, tehát ezzel a nagy ünneppel kezdődhet.*

— *Felemelő érzés, hogy ezzel a gyakorlati megvalósításig jutott az a régi óhajtás, hogy a repülés társadalmi szervezeteinek, úgy, ahogy ez más országban is van, saját háza legyen.*



Ember Sándor elnök gratulál Gách György szobrászművésznek, a szobor alkotójának

— *A magyar aviatika újjászületése minden magyar repülő lelkében összeforrott a Horthy névvel.*

— *Az elmúlt világháború alatt a magyar katonai repülők az akkori viszonyokhoz képest igen magas fokra emelték a repülést rátermettségükkel, tudásukkal, bátorságukkal és mintaszerű repülőszellemükkel. Volt jelentős repülőiparunk, tervezőink, műszaki és munkásgárdánk, repülő szaktudósaink. De az összeomlás kaoszában és a trianoni szerződés alapján végzett rombolásokban aviatikánknak jóformán minden eszköze és szervezete elpusztult, csak repülőink tudása és lelkes kitartása maradt meg.*

— *A külső elnyomatásnck ezekben a szomorú éveiben a Kormányzó úr volt az, akinek parancsára a trianoni szerződés tilalmainak egyenes megtörésével és sokak aggodalmaskodásának ellenére, katonai repülésünk szervezése, ha bizonyos leplezett formákban is, de céltudatosan, határozottan megindulhatott és ezzel a repülés értékeiből jelentős rész a jövő megalapozására átmenthető volt.*

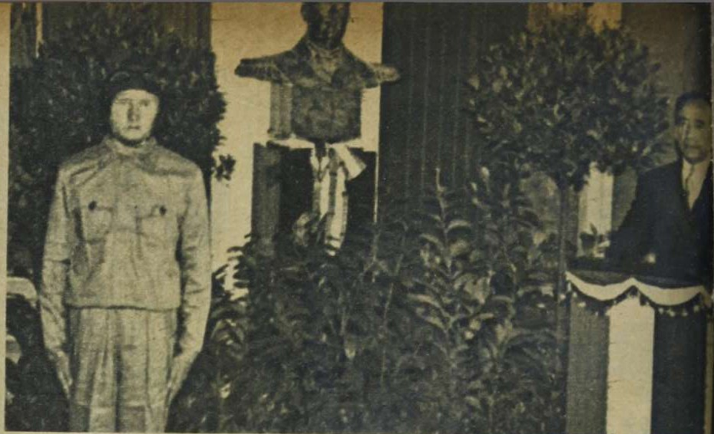
— *Kormányzó Urunk kezdettől fogva felismerte a repülés történelemformáló jelentőségét és nyiltan odaállott az aviatikusoknak azon maroknyi csapata mellé, amelyet bizony sokan fantasztáknak, mértéket vesztett fanatikusoknak hittek. Már a huszas évek közepén legidősebb fiát közéjük adta: ők képezzenek belőle repülőt és katonát. Kormányzó Urunk volt az, akinek parancsára ennek a tiltott fegyvernemnek a tagjai magukra ölthették, minden külső nyomás ellenére a repülő katona ruháját. Majd később Kormányzó Urunk parancsa iktatta be a magyar honvédség szervezetébe az önálló magyar légierőket, amely tényével a világ színe előtt is ronggyá tépetett a trianoni szerződés.*

— *Az a megértés és megbecsülés, amelyben a Kormányzó Úr a magyar repülőket és a magyar repülés intézményét részesítette, az tettekben nyilvánuló támogatás, amellyel Kormányzó Urunk a repülők törekvéseit segítette, előbbre vitte és nagy célok kitűzésére buzdította, ismert volt nemcsak repülőink előtt, de az egész ország és a magyar kormány előtt is. Igy érthető, hogy öt esztendővel ezelőtt, ezen a napon, amikor minden magyarnak, az idegen elnyomatás alatt élő sok millió testvérünknek is szeretete, hűsége és ragaszkodása szállott Kormányzó Urunk felé, hetvenedik születésnapja alkalmából, hogy a magyar kormány a nemzet háláját azzal akarta kifejezni iránta, hogy a törvényhozás tagjai részéről is kifejezett óhajtásnak eleget téve, nemzeti repülőalap létesítését határozta el, amelynek segítségével a magyar repülés előbbrevitessék és ezt az alapot a Kormányzó Úrról, Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnak nevezte el. — Ennek az intézménynek, amely hivatva van, hogy a magyar aviatikának széles alapot adjon, hogy a magyar ifjúságot az elméleti és gyakorlati repülő ismeretek elsajátításához segítse és a legrátermettebbeket a repülés legfontosabb feladatára, a honvédelmi szolgálatra kiválassza, a Kormányzó Urunkhoz való kapcsolata tehát nem az elnevezés külsőségén alapszik, hanem ez az elnevezés az atyai gondoskodásnak, mellyel azt az igazi patronátust fejezi ki, amellyel Kormányzó Urunk a magyar repülés ügyét figyelte, támogatta és előbbrevitte.*

— *Kormányzó Urunk a repülésnek minden problémájáról, minden célkitűzéséről, de a fejlődésének útjában álló akadályokról is tudott. Senki nem volt nála megértőbb aviatikánk korszerű kifejlesztésére irányuló törekvésekkel szemben és amit alkotmányos formák között államfő megtehetett, azt ő mindig meg is tette és meg is*



Repülőruhás növendékek sorfala között érkezik a honvédvezérkar főnöke



Ember Sándor elnök ünnepi beszédét mondja

teszi, ahol beavatkozása és döntése szükséges, a magyar repülés fejlesztéséhez.

— Kormányzó Urunk nem csak személyes megnyilatkozásaiban, de intézkedéseiben is már régtől fogva tanuságot tett azon meggyőződése mellett, hogy a repülés korszerű intézményeik nélkül kultúránk hiányos, — történelmi sorsunk pedig a honvédelemnek ezen legfontosabb eszköze a légierők nélkül bizonytalan. A maga részéről tehát minden erővel azon volt, hogy a repülésünk szervezete korszerű intézményekkel, iparral, tudományos és kísérleti intézetekkel, forgalmi berendezésekkel, az ifjúság rendszeres repülő kiképzésével tökéletesíttessék, a Légierők minden áldozat árán is fejlődjék.

Ha visszapillantunk a Kormányzó Úr országlásának immár negyedszázadára meg kell lássuk, hogy kultúránk minden ágazatában annyi új intézménnyel szaporodott országunk, annyi régi intézményünk emeltetett korszerű nívóra, amihez hasonló gyors fejlődés nemzetünk történetében aligha található.

— Pedig amikor Kormányzó Urunk 1919-ben, mint fővezér az összeomlott ország maroknyi haderejének élére állott a legsötétebb történelmi korszak leggyászosabb összeomlásának átka ült rajtunk és a jövőnkben alig-alig derengett a reménységnek sugára. A legjobbak erejét is ernyesztette a kétség, lesz-e még ebből az Isten-ítéletből magyar feltámadás. De a szuggesztív erő Horthy Miklós vezéri egyéniségéből kiáramlott előbb a közvetlen környezetébe, majd az egész országba szinte csodálatos. Amikor azután az országgyűlés Kormányzóvá választja, a sors pedig a legnehezebb államfői feladatok elé állítja, akkor nyilatkozik meg Kormányzó Urunkban annak a kivételes államférfiúi típusnak minden adottsága, akiben a nagy katonának keménysége, parancsolni tudása, harcratermettsége mellett megvan a történelmi állam intézményeinek helyes szemléletéhez és célszerű felhasználásához szükséges képesség, amelyek segítségével a romokból szinte újjáépülő Magyarországot a jogfolytonosság és a fejlődés útjára vezette.

— A társadalmi erők küzdelmébe államfői hatalmával irányítólag mindig úgy avatkozott be, hogy a legelső érdemszerző tényezőnek a munka ismertessék el. Hogy a dolgozó ember sorsa az önzés túlkapásaival, a gazdasági krízisek periódikus hullámzásából adódó veszélyekkel, bizonytalanságokkal szemben a termelés és a munkapiac megszervezése, az igazságos jövedelemelosztás, a szociális intézményeink megfelelő kifejlesztése, az állami beavatkozás helyes alkalmazása révén minél tökéletesebben biztosíttassék. Az egyes emberben a jó és a rossz állandó tusáját vívja. A nagy vezetők messzeható szuggesztív ereje képes az önmagával is örökké tusakodó emberből a jóra való azt a törekvést kiváltani, amely azután az egyes embert arra sarkalja, hogy tudásának, képességeinek legjavát adja a nagy vezető által kitűzött célokért.

— Kormányzó Urunk egyéni példaadásával, kritikus időkben történő megnyilatkozásaival így vezetett mindnyájunkat az általa kijelölt úton, amely az ország teljes felépítéséhez, véreink felszabadításához, országterületünk megnagyobbodásához vezetett.

— Ma történelmünknek újabb, rendkívül kritikus korszakához értünk. Az a veszély, amelyet Kormányzó Urunk már 1919-ben Európa legnagyobb veszedelmének ismert fel és nyilvánított ki, a bolsevizmus, az európai népek egymás elleni harcát kihasználva, minden eszközzel igyekszik a nyugati kultúra eredményeinek teljes feláldozása árán egész Európát és az egész világot a barbár moszkovita rendszer rabigájába hajtani. Kormányzó Urunk helyesen jelölte meg helyünket ebben a harcban és erősítette szövetséggé a szomszédos Németországgal és régi történelmi sorstársunkkal, Olaszországgal fennálló baráti kapcsolatainkat. Ebből a felismerésből igyekezett Lengyelországot és Jugoszláviát azoktól az elhamarkodott lépésektől visszatartani, amelyek történelmi tragédiájukhoz vezettek.

— Kormányzó Urunk úgy a magyar, mint egész Európa kultúrájának védelmében nemcsak hogy államférfiúi előrelátással mindenki számára óvást és figyelmeztetést adott le, még oly időben, amikor azoknak meghallgatása sok-sok bajnak elejét vehette volna, hanem maga is 1919 óta tettekkel küzdött ezért és amikor végül háborúba kellett lépnünk, a mindnyájunk létéért folyó harcban a legelső küzdő arcvonalba engedte fiát és reménységét.

— Most valóban a nemzet sorsa forog kockán. Népünk erényeibe és Kormányzó Urunk bölcseségébe vessük a hitünket és ebben bízva készüljünk, hogy minden erőnket akkor és ott vethessük küzdelembe, amikor és ahol ő azt kijelöli.

— Ebben az ünnepélyes percben Kormányzó Urunk iránti hálánknak és tiszteletünknek azzal az elhatározással tudunk az ércnél is maradandóbb kifejezést adni, hogy a nagy küzdelmek előestéjén egymással testvériesen és bajtársiasan összefogva, a széthúzásnak minden csiráját magunk közül kiirtva, igyekezzünk honvédelmünk azon ágazatában, amelyben a sors nekünk feladatot és szerepet adott, a repülésben dolgozni és küzdeni, hogy azt minél erősebbé tehessük.

— Mielőtt pedig erről a bronz képmásról eltűnnék a lepel, idézhessem Balassa Bálintnak Vitézek Énekéből azt a néhány sort, aminél szebben aligha lehet jellemezni szóval a Horthy nemzetséget és annak fejét, Kormányzó Urat:

„A jó névért s a szép tisztességért
Ők minden hátrahagynak,
Emberségről példát,
Vitézségről formát
Mindeneknek ők adnak."

*

Az elnök szavai után a Himnusz hangjaival avatta fel székházának e díszét a Nemzeti Repülő Alap. Gách György kitűnő alkotását a megjelent katonai és politikai, társadalmi előkelőségek legnagyobb elismerésük kifejezésével fogadták.

A honvédség és politikai életünk vezetői az ünnepségen





LÉGIHÁBORÚ



1943 május 27-től június 25-ig

A keleti harctéren, eltekintve kisebb helyi jelentőségű ütközetektől, már több mint három hónapja tart a földi harcszünet. Délen másfélhónapja nincsenek földi harcok. A légierő küzd csak mindenütt egyre fokozódó kíméletlenséggel. A légiháború olyan méreteket öltött, minden arcvonalon, amire eddig nem volt példa. Éjjel-nappal ezernyi gép támad. Német és olasz részről az ellenség utánpótlása, hadiipara és hajózása ellen, angolszász részről szinte kizárólag a lakosság és a műemlékek ellen. A kíméletlen légiháború, mint háborút eldöntő tényező, most Churchill és Roosewelt irányítása alatt pusztítja a nyugati kultúra és a nyugati emberiség otthonait. A Douhet által elképzelt döntés lehetőségétől azonban egyre távolodik. Hiába vannak ma már nagyobb teherbírású, nagyobb hatósugarú, tökéletesebb bombázógépek, hiába van ellenségeink oldalán a számbeli fölény. A védelem annyira megerősödött, a lakosság lelki ellenállóereje az ellenség gyűlöletének eddig ismeretlen mértékéig fokozódva megacélosodott. A tengely vezetőpolitikusainak kijelentése szerint a visszaütés, a visszafizetés órája pedig egyre jobban közeledik. A légi és ideghábórú, okoztak nagy veszteségeket, de az ellenségtől is olyan nagy ember- és anyagáldozatot kívántak, hogy végül is, ha a visszaütés be fog következni, újból a tengelyoldalakra billenti a légiháborús helyzetet.

Egy hónap repülőtevékenységének adatait soroljuk fel, hogy összegezve szemléltetőbb legyen a légierők harcának összevetése:

Május 27-én: A Szovjet 63 gépet, az angolszászok olasz légitérben 29 gépet, köztük 13 négymotorost vesztettek. A német támadások a Kubán front mögötti utánpótlásra irányultak főleg. Német gépveszteség 5 volt. Ellenséges veszteség összesen: *99 gép.*

Május 28-án: Angol bombázók nappal 3, éjjel a Ruhr vidék fölött Essen elleni támadásoknál 24 négymotoros gépet vesztettek. A tengelygépek északafrikai célokat bombáztak. Ellenséges veszteség összesen: *27 gép.*

Május 29-én: A keleti arcvonalon vívott légiharcokban a Szovjet 45 gépet vesztett. A harcok a Kubán félsziget fölött folytak. Tengely bombázók Bone-t támadták Észak-Afrikában. Ellenséges gépveszteség összesen: *45 gép.*

Május 30-án: Angolszász bombázók nappal Rennes-t, éjjel Wupperthal-t bombázták. Elvesztettek 57 négymotoros gépet, német veszteség 4 vadászgép. A tengelygépek Bizertát támadták. Ellenséges gépveszteség összesen *57 gép.*

Május 31-én: Szovjet repülők támadtak német célokra, lelőttek közülük 74 gépet. Német veszteség négy gép. Német bombázók az angol déli és keleti parton támadtak. A Földközi-tenger felett 14 négymotoros angolszász gép pusztult el. Ellenséges gépveszteség összesen: *88 repülőgép.*

Június 1-én: A Szovjet légierővel vívott harcban 2 német gép elvesztésével szemben elpusztult 51 szovjet gép. A földközitengeri hadszíntéren megsemmisült 8 négymotoros amerikai bombázó. A tengely légiereje Sousse kikötőjét bombázta. Ellenséges veszteség összesen: *59 repülőgép.*

Június 2-án: Német bombázók egy gépet vesztettek az Anglia elleni vállalkozások során. Német felderítők lelőttek az Óceán felett 3 bombázót és 1 szállítógépet. Ellenséges veszteség: *4 repülőgép.*

Június 3-án: Nagy légitámadások Kubán vidék és Kurszk ellen, 83 szovjet gép lelövése. Nyugaton 5 angolszász géppel szemben egy német gép elveszett. Ellenséges veszteség összesen: *88 repülőgép.*

Június 4-én: Erős légitámadások szovjet csapatmozdulatok ellen és eredményes harc a szovjet parti hajózás ellen. A német hadijelentés közli, hogy *május folyamán a szovjet 1257 repülőgépet vesztett 143 sajáttal szemben.*

Június 5-én: Az első nagy éjjeli támadás egy volgamenti szovjet hadiüzem ellen. 22 szovjet gép elveszett egy sajáttal szemben az Északi-jegestengeren vívott légiharcoknál. Nyugaton a németek 2 és az angolok is 2 gépet vesztettek. Több német bombázókötelék dél- és középangliai célokat támadott. Ellenséges veszteség összesen: *23 repülőgép.*

Június 6-án: Kb. ezer német bombázó Gorkij ipartelepeit támadta, két gép elveszett. A Szovjet *51* repülőgépét lelőtték.

Június 7-én: Megismételt nagy támadás Gorkij városa ellen. Angolszász gépek Szicilia és Pantelleria elleni támadásánál *összesen 14 bombázó elveszett,* olasz veszteség 3 repülőgép.

Június 8-án: A szovjet légierő támadása német repülőalapok ellen, ugyanakkor német légitámadás a volgamenti ipartelepekre. A Szovjet 141 repülőgépet vesztett, 3 német gép nem tért vissza. Délen nagy légitámadások Pantelleria ellen. 19 angolszász gépet lelőttek. Ellenséges veszteség összesen: *160 repülőgép.*

Június 9-én: Nagy légitámadás a volgamenti Jaroslav ipartelepei ellen és az Azóvi-tengeren összevont szállítónaszádokra. Pantelleria elleni bombatámadások egyre erősödnek. Az ellenség a földközitengeri hadszíntereken és az Atlanti-óceánon *15 gépet veszített,* 4 olasz repülőgép nem tért vissza.

Június 10-én újabb német légitámadás Yaroslaw és Gorkij ellen. 93 orosz gép lelövése. A Pantelleria elleni légitámadások éjjel-nappal folynak. Olasz torpedóvetőgépek egy hajókaravánból elsüllyesztettek 2 hajót. Földközi-tenger felett az ellenség összesen 22 repülőgépét lelőtték. 7 olasz gép elveszett. Pantelleria ellen az ellenség kb. 1000 gépet vetett be. 13 nap alatt 17.000 tonna bombát dobtak a szigetre. Az ellenség összes vesztesége: *115 gép.*

Június 11-én: Pantelleria ellenállását az angolszász légierő támadása megtöri. Az angolszász légierő támadása német területek ellen több mint két hét szünet után újból megindul. Támadás Wilhelmshafen ellen nappal, Düsseldorfra éjjel. *54 ellenséges légierőd elpusztult.* Támadás London ellen.

Június 12-én: Angol támadás a Ruhrvidék ellen. 47 gépet lelőttek. Támadás a Pantelleria körül csoportosuló ellenséges hajókaravánok ellen, 8 hajó elsülyiyedt. Szicilia felett 8 ellenséges gép elveszett. Német gépek bombázzák Easthorn-t. Összes ellenséges *gépveszteség 55 gép.*

Június 13-án: Támadás francia és megszállt területekre, egyes gépek német tengerpart elleni vállalkozásnál. 8 gép elveszett. Német gépek támadják Londont. Angolszász támadások Szicilia és Calabria városai ellen. 17 gép lelőve. Összes ellenséges gépveszteség *25 gép.*

Június 14-én: Angol bombázók Oberhausent támadták. 20 gépet vesztettek. Német gépek bombázták Londont és a portugál partok előtt 4 gépet lelőttek. Tengelygépek Pantelleriát és Bone kikötőjét támadták. Összes ellenséges veszteség: *20 gép.*

Június 15-én: Nagy légiharcok Pantelleria felett. 23 angolszász gépet lelőttek. Algiri partok előtt sikeres támadás angol hajókaraván ellen. Összes veszteség: *23* ellenséges gép.

Június 16-án: A szovjet fronton német és magyar vadászgépek 24 szovjetgépet lőttek le. Angolok Kölnt bombázták, 18 gépet vesztettek. Szicilia elleni támadásoknál az ellenség 2 gépet vesztett. *Összes veszteségük: 44 gép.*

Június 17-én: A német légierő alakulatai Asztrachán melletti hajógyülekezéseket támadtak és volgaparti hadiüzemeket bombáztak. Anglia elleni támadásoknál pedig Portsmouth-ot és más kikötőket bombáztak. Dzsidzselli algiri kikötő ellen is légitámadás volt. Az ellenség összes gépvesztesége: *6 gép.*

Június 18-án: A Volga torkolatában újabb hajókat süllyesztettek el a német repülők. Pantelleriánál és az Atlanti-óceánon is eredményesen támadták az ellenséges hajózást. Az olasz szigetek és partvidék ellen bevetett angolszász bombázókból *27 darabot* sikerült lelőni.

Június 19-én: Amerikai és angolszász bombázók Brémát és Le Creusot, délnémet célokat és svájci városokat támadtak. 27 *bombázót lelőttek* nyugaton és az olasz partok körül.

Június 20-án a német légierő fontos szovjet ipari központokat és a Kaspi-tengeren hajókat süllyesztett el. Az angolok Bochumot támadták. A Földközi-tengeren torpedóvetőgépek egy nagy hajókaravánból 8 hajót eltaláltak. Az ellenség összesen *39 gépet vesztett.*

Június 21-én német repülők a Halász-félszigetnél és a Volgánál támadtak, továbbá Londont és Bizertát bombázták. Angolszász gépek Krefeldre nagy támadást hajtottak végre éjjel, nappal pedig a megszállt területek városait bombázták. 75 gépük elveszett. Nápoly, Messina bombázásánál pedig 14 légierődöt sikerült lelőni, úgyhogy összes veszteségük *89 repülőgép.*

Június 22-én a szovjet utánpótlásvonalai és London ellen volt német légitámadás. Az angolszászok a Ruhrvidéken Oberhausent támadták és 17 gépet vesztettek. A földközitengeri térségen az olasz bombázók sikeres támadást intéztek Bizerta és Jaffa ellen, elsüllyesztettek három szállítóhajót. 3 légierődöt lelőttek, úgyhogy összes veszteségük *20 gép.*

Június 23-án: A keleti arcvonal északi szakaszán nagy bombatámadások voltak a Szovjet összekötővonalai ellen. Londont és Dél-Angliát támadták német repülők. Az angolok Nyugat-Németország ellen éjjeli és nappali támadásaiknál 36 gépet, a Földközi-tenger vidékén 9-et, *összesen 45 négymotorost vesztettek.*

Június 24-én: Angolszász bombázók Wupperthal és Remscheid ellen éjjel, holland és francia területekre nappal támadtak és elvesztettek 39 bombázót. Szardinia elleni egész napon át tartó légivállalkozásoknál az ellenségnek légiharcban 33 repülőgépe pusztult el. Olasz torpedóvető repülőgépek elsüllyesztettek 31.000 tonnányi három hajót és bombázták Bizertát. Két olasz gép nem tért vissza. Német bombázók a Kubán vidékén és Velikije Lukinál eredményesen támadták a szovjet csapatokat. Az ellenség összes vesztesége *72 bombázógép.*

Megállapítható tehát, hogy az ellenséges gépveszteségek nagyszerűen emelkednek. Két hét óta 588 négymotoros bombázó lelövését jelenti a német s olasz hadijelentés összesen. A légioffenzíva minden nagyobb támadása legalább harminc gépbe kerül az angolszászoknak. Ha ebben az arányban folytatódik továbbra is az ellenség gép- és főleg személyi vesztesége, akkor újabb harcszünet lesz, mint a Nyugat-Németország elleni támadásoknál a hónap elején volt. A légioffenzíva minden részletsikere mellett mégis túldrága, főleg a nehezen utánképezhető hajózó személyzet miatt vannak egyes angolszász szakértőknek aggályai.

A légitámadások gyakorlati eredménye a földközitengeri hadszíntéren Pantelleria és Lampedusa szigetek elfoglalásában mutatkozott. A két nehezen védhető kis sziget állandó légiostrom után egy hónappal Bizerta bevételét követőleg hősi ellenállás után elesett. A haditengerészet egységei már csak a sziget megszállását hajtották végre. Az angolszászok mint nagy katonai sikert könyvelték el a két kopár sziget elfoglalását, pedig annak az európai kontinens déli előterepének védelmében csak korlátolt jelentősége volt.

A támadásra és védekezésre egyaránt felkészült tengelyhatalmak az inváziót, keleti támadást, óriási hadműveleteket bejósoló angolszász-bolsevista hadvezetőséggel szemben nyugodtan várják az eseményeket. Mindenütt teljes felkészültséggel, meg nem szűnő felderítő tevékenység közepette figyelik és légierejükkel, tengeralattjáróikkal zavarják az Európa ellen bejósolt támadás előkészületeit. A Balkánon nagy tisztogatási akciók látható eredménye Mihailovics tábornok csetnikjeinek szétverése és bekerítése. A szovjetfront mögötti partizánbandák egyes csoportjait is sikerült szívós harcokban körülzárni és megsemmisíteni. A szovjet elleni háború második évének befejeztével a német hadvezetés összefoglaló jelentést adott az óriási bolsevista hadigépezettel szemben elért eredményekről és megállapította, hogy az oroszországi hadjárat, az időszakok felhasználása szerint eddig négy fejezetre oszlott. Az első a viharos német támadás 1941 június 22-től november végéig, mikor a szovjet ment át a történelem egyik legerősebb telében ellentámadásra. 1942 áprilisáig a szovjet támadás jelentősebb eredmények nélkül kifutott és 1942 nyarán újra a német hadvezetőség lett a kezdeményező. A Volga és a Kaukázus elérése dacára sem sikerült a szovjet óriással szemben döntést elérni és 1942 novemberében a földközitengeri angolszász offenzívával egyidejűleg újra a szovjet támadott. Az ismeretes kezdeti sikerek után ez év márciusában ez a támadás is kifulladt, illetve az Ostwall katonáinak és erődítéseinek falán megtört. Az ellenállás megerősödött és messze a Szovjetbirodalomba húzódó arcvonal mögött óriási termőterületek, értékes hadianyagtermelő vidékek kerültek az európai védelem birtokába. A bolsevista veszély távol van Közép-Európától és a Balkántól, a vörös hadsereg pedig 20 millió embert, 40.000 repülőgépet és mérhetetlen menynyiségű hadianyagot vesztett.

Amíg ellenfeleink a propaganda és légiháború minden eszközével igyekeznek kishitűséget és az ő mérhetetlen anyagi és emberi fölényüknek tudatát újra beverni az európai nemzetek fejébe, Speer és Göbbels miniszterek is áttekintést adtak a kontinens hadiiparának rendkívüli fejlődéséről és fölkészültségéről. Minden intézkedés megtörtént a háború megnagyobbodott arányainak megfelelő termelés biztosítására. Nemcsak az USA tud az emberek számmilliónak a háborús anyagtermelésbe való beállításáról beszélni. Az európai munkás van olyan jó, mint az amerikai és számuk is eléri már a 150 milliót. Ez mind Európának dolgozik. Az elsőrendű hadianyaggyártás ugrásszerű emelkedéséről számolt be Speer. A légitámadások a bevonulások dacára a hadianyagtermelés minden ágazatában törés nélkül folytatódik a termelés, ami hatszoros-tizenkétszerese az 1942. évi átlagnak. Az idén különösen a harckocsigyártás emelkedett. A termelés pedig még nem érte el csúcspontját, még 1944 tavaszáig állandóan nő és akkor a mainak ismét többszöröse lesz. Minőség és mennyiség szempontjából is álljuk a hadianyagtermelési versenyt és nem az 1918-as eseményekhez hasonlítható az a munka, ami a gyárakban és a földeken folyik. Élelmiszer- és nyersanyagfedezetünk, munkásaink és mérnökgárdánk kiválósága a győzelem záloga, kiváló hadsereg és a megerősített Európa védőfalai mögött lázas munka biztosítják a külső sikert. A termelési csatában a téli teljes polgári mozgósítás révén újabb $3\frac{1}{2}$ millió munkással pótolták azt a hiányt, amit fiatalabb évjáratoknak katonai szolgálatra való igénybevétele okozott. Göbbels a leszámolás órájának közeledéséről beszélt, amikor az angol fizetni fog a nyugatnémetországi terrortámadásokért.

*

Ellenségeink legfontosabb problémája, hogy hol támadjanak először. A németeket vagy a japánokat »semmisítsék« meg. Már ez a kérdés megvilágítja az erőhelyzetet. Egyidejűleg a tengelyt és Japánt szárazföldről és tenger felől megtámadni gyöngék. Pláne a Szovjet nem is hajlandó Japánra támadni, csak a német vonal ellen. Ha azonban az angolszász—szovjet szövetség nem egyszerre lép fel a két fronton, akkor Japán mégjobban megerősödik és szinte megtámadhatatlan lesz. Csangkaisek Kínája is összeomolhat. Ha viszont a támadást nem Európa ellen kezdik, akkor Európa erősödik tovább és a Szovjet elleni nagy támadás es tleg azt intézheti el.

A sorrend feletti döntés bizonyára már megtörtént, az európai »menet« rövidesen megindul. Minden inváziós kísérlettel szemben felkészülten áll Európa, azt megfelelően fogadja. Bt.



Repülők miséje a „hegyen"

A Borostyános Szent Szűz a repülés védőszentje s tiszteletére minden évben tábori misét rendeznek a Cserkészrepülők. A hármashatárhegyi cserkészhangár előtt sátorban helyezték el



Evangélium a tábori oltárnál

a tábori oltárt s dr. Beresztóczy Miklós pápai kamarás mondta a szentmisét, míg a szentbeszédet vitéz Szabó Szerén ferences tartotta. Az Úristennek is tetszhetett az áldozat: gyönyörű tiszta időjárásban semmi sem zavarta meg az ünnepséget. „A repülők közel vannak az Istenhez" — mondotta a szónok s itt, a „hegyen", a magyar vitorlázórepülés fellegvárában kétszeres visszhangra találtak igéi.

A szentmisén megjelentek a magyar cserkészmozgalom és a magyar repülés vezetői, mögöttük hatalmas gárdában repülők és cserkészrepülők. Az istentisztelet után megáldották a gépeket, a repülők sorfala között vonult el a szertartást végző pap s Isten áldását kérte a glédába állított gépekre.

Nagy feladatok előtt Isten segítségét kérjük s a repülők védőszentje, a Borostyános Szent Szűz közbenjárásával a magyar repülés a Gondviselés pártfogásával naggyá, a nemzet bástyájává fejlődik.



Repülőnők is álltak sorfalat



Sportrepülésünk és cserkészetünk vezetői



Sorbaállítják a gépeket az áldáshoz



Megáldják a gépeket



A minta-Cimbora a vizsgaüzemben

VIZSGÁZNAK AZ OKTATÓK!

Az ország minden részéből összeseregleit vitorlázórepülő segédoktatók továbbképzőtanfolyama elméleti és gyakorlati vizsgával zárult. A tanfolyam célja a repülés oktatásának rendszertana és módszertana volt, hiszen repülni és repülni tanítani nagy különbség.

A segédoktatók a hármashatárhegyi repülőházban laktak, kiképzés a vitorlázó repülés oktatásának minden ágára kiterjedt.

A gyakorlati vizsgát a Légügyi Hivatal és a Magyar Aero Szövetség kiküldöttei előtt a ferihegyi repülőtéren tartották. Vitéz Hefty Frigyes volt a »mintanövendék«, akinek a segédoktatók a Cimborán sorra bemutatták tudásukat. Az elméleti vizsga a Hármashatárhegyen volt, a Légierők, a Légügyi Hivatal és a Magyar Aero Szövetség vizsgabiztosai előtt.

A tanfolyam elvégzése után segédoktatóink fokozott tudással és nagy munkakedvvel teljesítik fontos feladatukat.



Hefty Frici bá' a mintanövendék



Bisits alezredes, vizsgabiztos figyeli a repülést



A vizsgabizottság az elméleti vizsgán



Elméleti vizsga



Készülődés vizsgafelszállásra



Indulás mintaoktatásra (Petricskó felv.)

HARCTÉRI BESZÉLGETÉS
Németh Endre repülőfőhadnaggyal,
aki megkapta a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét

A honvéd haditudósító század közlése

A keleti arcvonalon tevékenykedő magyar távolfelderítő osztály épületei előtt beszélgettünk néhányan. A mély homokban hirtelen az udvarra kanyarodik mellénk egy autó. Egy gép személyzete most érkezett meg a bevetésről. Négy repülőruhába öltözött fiatalember ugrik ki belőle. A legmagasabbikat mindjárt örvendező kiáltozásokkal veszik körül az udvaron levők.

— Bandi megjött!

— Tényleg?

— Nézd csak meg az osztályirodában. Gratulálok! Gratulálunk!

Magam is elmegyek az irodába s ott a következőket olvasom: A 2. honvéd repülő dandárparancsnokság közli, hogy a Kormányzó Úr Őfőméltósága az 1943. évi március hó 22. napján Budapesten kelt legfelsőbb elhatározásával Németh Endre főhadnagynak a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét Hadiszalagon a kardokkal adományozta.

Nézem Németh Endre főhadnagyot. Nyugodt a modora, de csillog a szeme, csendes a hangja, de boldog a mosolya. Amennyire Mölders arcképeiről meg tudom ítélni, nagyon hasonlít ez a fiatal magyar repülő a hős német pilótához. Beszélgetni kezdünk s ő így számol be magáról:

— 1941-ben már kint voltam a szovjetfronton. Még abban az évben kaptam meg a Magyar Koronás Bronz Érdemrendet a Hadiszalagon a kardokkal. Most 11 hónapja vagyok egyfolytában idekint tavaly tavasz óta. Múlt év április 1. óta vagyok főhadnagy.

— 1942. júniusában Voronyezsnél öt szovjet vadászgép támadott meg egyik felderítő utunk alkalmával. Tizennyolc perces légiharcban a magyar gép személyzete három orosz vadászt lőtt le.

A részleteket is szeretném feljegyezni, de Németh Bandi megemlíti, hogy az eset akkoriban ismertette a magyar sajtó s közölte a honvéd vezérkar főnökének hadijelentése is. Majd így folytatódik a haditettek elbeszélése:

— Tavaly augusztus legelső napjaiban két légiharcom volt szovjet vadászokkal. Az első alkalommal nyolc orosz gép támadott meg bennünket s a huszonnyolc percig tartó küzdelemben hármat lelőttünk közülük. A második esetben újból nagyon meleg volt a helyzet. Az első pillanatban meg voltunk győződve hogy nem kerülünk haza. Eleinte csak három szovjet vadásszal kellett felvennünk a harcot, aztán még három és még kettő támadott ránk. Veszettül fordulóztak körülöttünk és kegyetlenül lőttek ránk. Az orosz repülő gépágyújának lövését egyszer a páncél fogta fel egyikünk fejénél. Egyik lövészünk meg is sebesült. Az izgalmas légiharc kellős közepén egy géppuska hirtelen elromlott, a lövész lehúzta kesztyűjét, hogy megjavítsa s ott fenn, 7000 méter magasságban pár pillanat alatt lefagyott a keze.

— Én akkori beosztásom szerint megfigyelő tiszt voltam a gépen s mint parancsnok egyik embertől a másikig csúsztam-másztam a szük helyen, mert a légiharc vége felé már elfogyott a lőszerem. Ekkor persze le kellett vennem az arcomhoz illesztett álarcot és csövet, amelyen keresztül az adagolt oxigén áradt tüdömbe. S oxigén nélkül nem lehetett sokáig kitartani. A harminc perces légiharcban két gépet lelőttünk. Természetesen a mi gépünket is több találat érte, úgy hogy kénytelenek voltunk futószerkezet nélkül leszállni.

— Az elmondottakkal kapcsolatban augusztus 4-én az egyik német hadtestparancsnok gratuláló táviratot intézett a magyar repülőalakulatok parancsnokához. Ekkor kaptam meg a II. osztályú német vaskeresztet. Októberben érkezett meg aztán a Magyar Koronás Érdemérem Hadiszalagon a kardokkal.

— Az osztálynál eddig 59 bevetésem van. Tízszer találkoztam ellenséges vadászokkal s ezek a találkozások nyolc igazolt légigyőzelmet eredményeztek. Felderítés közben ötvenszer voltunk erős légvédelmi tűzben s a földi légvédelemtől gépünk háromszor kapott találatot. Egyszer például kilőtték az egyik motort s egy motorral vánszorogtunk valahogy haza.

Sikerül megtudnom Németh Endre főhadnagy úrtól, hogy 25 éves. Mosolyogva ránézek s azt gondolom magamba:

— Nem szégyen pajtás ez a ragyogó izmos fiatal voltod.

Nagykárolyban született, szülei Pesten laknak, apja a műegyetemen tanár. Érettségi után a repülőkhöz kérte magát s a Ludovikáról, mint hadnagy mindjárt a távolfelderítőkhöz került. Egy két árnyalattal hangosabb a szava, amikor arról beszél, hogy boldog, mert magyar repülő lehet. Számára esztétikai élvezet, ha egy repülőgépet lát a levegőben. A „repülőszakmák" között legszebbnek tartja a távolfelderítést, mert — a régi repülőszabályzat szavait idézi — „a távolfelderítő a felső vezetés éles szeme".

— A távolfelderítőnek nagy magasságban nagy távolságra kell mennie. Nagyon sokszor érdekes látnivalókban van az embernek része. Különleges látnivalót nyújt a hadszíntérré vált s ezért lerombolt városok képe. Különféle érzéseket kelt az orosz hadmozdulatok, menetoszlopok magasból való figyelése. Egy alkalommal 7000 méterről láttam a Dontól a Volgát. Azt mondhatnám, hogy szép figyelemmel kísérni, amidőn 2—3000 méterrel alattunk a bombázók dolgoznak.

A mosoly eltűnik a fiatal repülő arcáról, amikor azt mondja:

— Az oroszok nagyon erősen védekeznek a felderítés ellen, mert tudják, hogy mi fényképezzük le a bombázók számára. Tiszta időben a nap irányában repülünk, hogy ne célozhassanak olyan könnyen ránk. Ha borus az ég a felhők alatt kell repülnünk, esetleg egész alacsonyan. Ilyen napokon a gyors felderítés után mindjárt a felhőben igyekszik eltűnni az ember, de vigyázni kell, mert azt hiheti valaki esetleg, hogy már jól benne van a felhőgomolyagban, pedig alulról látni lehet még gépét a foszlányokon keresztül.

Megfigyelő tisztje valami megbeszélésre hívja Németh Endre főhadnagyot. Bocsánatkéréssel búcsúzik. Utána nézek s ezúttal is meg nem szűnő magyar katonavirtusra gondolok.

Kádár Gyula haditudósító


Bevetési megbeszélés


Mélyen ellenséges terület felett

Az egyetlen pilóta, aki nem repül, a berepülő

Nem egyszerű dolog berepülőpilótának lenni. Erről a „nem egyszerű" dologról beszélgettünk az egyik legfiatalabb magyar berepülővel: *Szilas* Tiborral, aki elnyühetetlen jókedvvel kissé játékosan így mondja el a berepülő pilóta életét és tennivalóit:

— A szegény berepülő pilótának kétfajta gépet kell repülnie. Az egyik az úgynevezett *mintagép*, amivel még soha életében senki nem repült, csak megtervezték, elkészítették, és azt mondják, itt a gép: *ülj bele és repülj*. A másik fajta gép a *tipusgép*, amely a már ismert minta, a tipus, ahogy mondom, ismerős, de még ezzel az új géppel se repült senki. A dolog megkönnyítésére van egy *tájékoztató könyv*, benne fel van sorolva részletes magyarázattokkal és ábrákkal, hogy *mi hol van a gépben és mi mire jó.*

— Ha sportrepülőből lesz valaki berepülő pilóta és először kerül egy korszerű, nagysebességű, minden hájjal megkent tipusgépbe, az az érzése, amikor a vezetőülésbe beleül, hogy nem repülőgépben van, hanem *elektromos laboratóriumban*. Mindenféle különböző szinü fogantyúk, müszerek, táblázatok és a jó Isten tudja még, mennyi más micsoda.

— Beül az ember, kinyitja a magyarázó könyvet és sorra megnézi, hogy melyik sárga, vagy vörös gomb mit jelent, szóval kezd eligazodni a különböző dolgok között. Sorra megtanulja, hogy voltaképpen semmi más dolga nem lesz a vezetésen kivül, mert különböző technikai segédberendezések, segédmotorok végeznek helyette mindent. Azok engedik ki és húzzák be a futómüveket, a féklapokat, a hütőt, a légcsavar állását szabályozzák. Villamos rendszerű vagy olajszivattyús berendezések ezek, egyenként kell megismerni valamennyit. Ugyanúgy kell eligazodni közöttük, mint ahogyan a gépiró elsajátítja a vakirást.

— Ez az ismerkedés és kóstolgatás eltart napokig, sötétben is el kell tudni végezni. Mikor aztán olyan állapotba kerül az ember, hogy már mindent ismer a korszerű repülőgépen, rájön arra az igazságra, hogy a gép szerkesztői előrelátó emberek voltak, mert csak szemre komplikált ez a berendezés, végeredményben minden segédeszköz a pilóta kényelmét szolgálja. Tele van az egész gép müszerekkel és fogantyukkal és mégis *a pilótának a vezetésen kivül lehetőleg semmit nem kell csinálnia*, semmit nem kell kezelnie. Ez nagyon jó megosztás igy, mert mindenki rájön lassan-lassan arra az igazságra, hogy az embernek egy agya és két keze van, egyszerre két dolgot senki sem tud elvégezni.

— Mikor azután a laboratórium minden zegét-zugát ismeri az ember és már csukott szemmel is oda tud nyulni éppen, ahová kell, következik a *felszállás*. Ez viszont megint nem egészen egyszerű dolog.

— A korszerű gyors hadigépnek meglehetősen nagy sebességgel kell magasságba emelkednie. Legegyszerűbb jól felszállni, a jó felszállás pedig a lassú gázadás. Ez arra jó, hogy ha közben a gép el akarna húzni, vagy ki akarna törni, legyen idő megfogni. A cél: minél hamarabb legyünk a levegőben, *mert ott már baj nem történhet, ugye?* Igy hát idejében fel kell kapni a földről és közvetlenül föld fölött hagyni kell felgyorsulni. Ha azután megvan az előirt sebesség, ami a modern harcigépnél nem lebecsülendő, következik az *emelkedés*. Ez már nem különös, hanem inkább érdekes dolog, hiszen olyan gyorsan emelkedik, hogy körülbelül egy perc alatt ér fel egy kilométerre.

— Egy kilométer már nyugalmas magasság, vizszintesben lehet hát venni és ilyenkor az ember kezd eligazodni a gombok, csapok és minden más egyéb között. Hát az első felszállásnál kiderül, hogy míg a földön nagyszerűen tudta csukott szemmel is, hogy mi hol van, most *egyszeriben mindent tökéletesen elfelejtett*. Sorra kell hát vennie a dolgokat elölről, nehogy túlpörögjön a légcsavar, nehogy kinnmaradjon a futómü és a fékszárny. Lassan-lassan mindent rendbehoz az ember, de megmarad az az érzése, hogy no, a kutyafáját, *vajjon mit felejtettem el?* Ha pedig mindent rendben talál, örülni kezd. Örül annak, hogy a földön is sikerült a dolog a próbálgatásoknál, mert, tessék elképzelni, ha rossz helyre nyul a szerencsétlen berepülő pilóta eleinte, megtörténhet vele, hogy a motor már jár és *állva a földön behúzza a futómüvet*. Rossz rágondolni . . .

— Mondjuk: nagynehezen minden rendben van. De még koránt sincs vége az ördög kisértésének. Mondjuk: még nem alaposan ismert repülőtérről száll fel a berepülő pilóta. Mire mindennel végzett, behúzta a behúzandókat, a gép már öt-hat kilométert repült, hiszen túlgyors. A térkép ilyenkor nem ér egy hajitófát sem, tanácsos felszállás előtt alaposan megtanulni a térképet, esetleg be is járni a repülőtér környékét, meggyőződni arról, hogy a *támpontok helyükön vannak-e.*

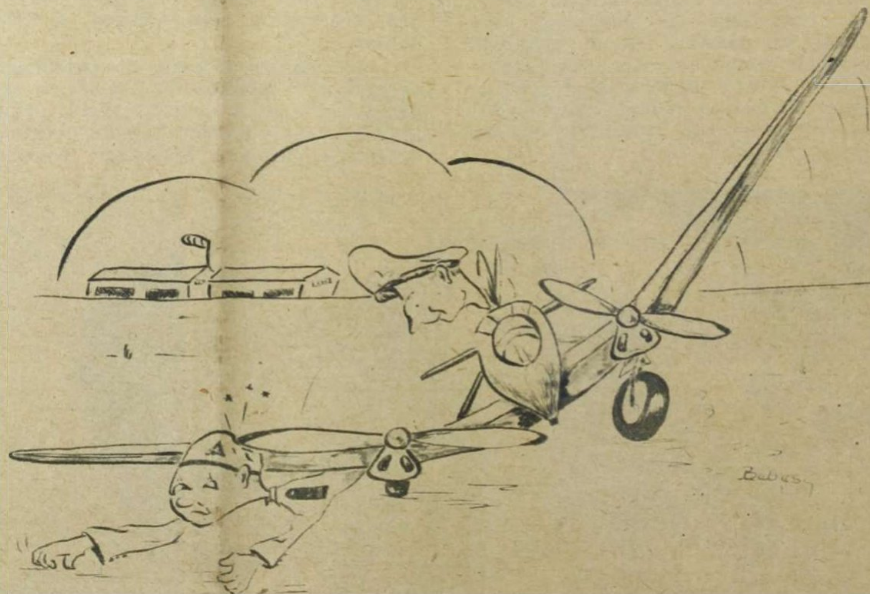
— Minden automatikusan dolgozik, mégis meg kell győződni arról, hogy milyen az üzemanyagnyomás, hogyan áll a hütő, mi a fordulatszám, mi a helyzet az olajhütéssel. Végre! Minden rendben van. A többi már repülés, ha a leszállás nem következne.

— A helyzet az, hogy eleinte — bármennyire tisztelem is a mindentudó gépet — nem hiszek a sok segédeszköznek, bizalmatlan vagyok velük szemben. Hiába mutatja például a zöld lámpa, hogy a futó már kijött, nem hiszem, kukucskálok mindkét oldalon, hogy valóban kint van-e? Kint van ugyan, de furcsa állásban, mintha nem egészen úgy állna, mint ahogyan a földön volt és *mintha mozogna. Tényleg, mozog!* Hát ezzel mi van? *Lóg ?* Egész sereg lehetőség átvillan a berepülő agyán, végre nevet: Szamár, hiszen optikai csalódás az egész, a fülke ferde, hajlitott ablakán keresztül mutatkozik csak imbolygónak a kerék.

— Minden rendben van? Akkor szálljunk le. Nagy sebességel jön be a gép, pontosan a leszállójel mellé kell tenni, mert másként egyszerűen *kiszalad a világból*. Esetleg ezer méteres kifutás sem elegendő neki. Megszokott, tehát mindig sikerülő leszállásnál is olyan erővel kell fékezni a nagy sebességgel vágtató gépet, hogy mire megáll, olyan tüzes-meleg a fékdob, hogy nem lehet csupasz kézzel megfogni. A leszállás külön szám, mert *hihetetlen sebességgel közeledik a föld és a gép a leggyorsabb expresszliftnél gyorsabban süllyed.*

— Ezzel azután vége is van?— kérdezzük.

— *Dehogy!* Ez csak a müsor első része, mert *egészen más a tulajdonképeni berepülés:* amikor a mérnökök, a munkások, tehát az egész gyár úgy, ahogy van, produkálja a gépet azzal, hogy itt van, tessék kipróbálni, vagyis



Gázkar helyett a futómű...

megállapítani, hogy valóban rendben van-e minden rajta.

— Itt is lehetnek meglepetések. Például elegendő a csürö-állítólapon egy alig látható valami, máris úgy lóg a gép az első felszállásnál, hogy rossz ülni benne. Ilyenkor az ember jobbkézzel tartja a botkormányt, a ballal meg lázasan állítja a csürőt, hogy az egyensúlyi helyzet helyreálljon, mert másként olyan erős ellenhatást kell kiegyenlíteni, hogy kézzel nem is bírja az ember, a térde is kell hozzá. Ha azután kiderül, hogy nincs goromba hiba a gépen, az ember száguld fel a szolgálati magasságba, hogy a sebességet, a motorok működését ellenőrizze. Háromezerötszázon felköti már az oxigénálarcot és szorgalmasan szipákolni kezd. *Odafent, valahol a sztratoszféra alatt azután kipróbálja az egész szerkezetet.*

— Persze, azt hiszitek, hogy ez úgy érzésre megy. Tévedés. A térdemen ott a jegyzőblokk, minden megadott magasságban föl kell jegyeznem, hogy micsoda mit mutat. Gyorsírókat megszégyenítő munkateljesítmény ez olykor-olykor.

— És ha a gép a szolgálati magasságban *rendben van?*

— Ha rendben van, következik a *zuhanópróba.* Előbb féklapokkal, azután féklap nélkül. A féklap a zuhanás felgyorsulását lelassítja. Mondjuk zuhanni kell 4500-ról 1500-ra és ott kikapcsolni a képzelt bombát a kinézett célra. Azért mondom, hogy képzelt bomba, mert a bombavetési próbát már nem a berepülő pilóta végzi. A magasságmérőn az ember beállítja az 1500 méteres felvételi magasságot. Fejreállítja a gépet, zuhan, zuhan. Bizonyos magassággal a kiszabott magasság felett a fejhallgatóban tutulni kezd a figyelmeztető hang: *vigyázz, mindjárt oldani kell!* Abban a pillanatban, amikor a tutulás megszűnik, a megadott magasságon vagyok, megnyomom a gombot és felveszem a gépet a zuhanásból. Féklap nélkül viszont a megszabott legnagyobb zuhanósebesség kipróbálása következik.

— Ezzel azután *vége?*

— *Még mindig nem.* Következik a *sebességpróba. Ez sem idegcsillapító* dolog. Tízkilométeres megadott távolságban, megadott végpontok között, 50 méter magasságban száguldja be a berepülő pilóta a sebességi próbát. Ha éppen vasútvonal mellett van a kijelölt sebességi útvonal és vonat halad arrafelé, az utasok egyszerűen azt hiszik, hogy megőrültem a gépben. Ne kérdezd, hogy itt-e a vége, mert még *mindig messze van!*

— Következik a *második berepülés.* Az ember kipróbálja a *rádiófelszerelést.* Ha a vezetőülés olyan, mint egy elektromos laboratórium, a *megfigyelő ülés olyan, mint egy rádiólaboratórium.* Egész sereg rádiófelszerelés van benne, s ezek segítségével nagy távolságra távbeszélhetünk, akár a földi támaszponttal, akár a levegőben repülő másik géppel, vagy gépekkel. Ugyanennél a repülésnél kell kipróbálni a vakrepülést.

— Még mindig nem vagyunk készen, várj csak türelemmel: következik az *utolsó berepülés,* amikor az automatikus kormányrendszert, az automatikus iránytartást kell ellenőrizni. A korszerű, nagysebességű hadigép kormányszerkezete automatikusan irányt tart, sokkal tökéletesebben, mint az ember. Az ember ugyanis téved öt fokot is, az automatikus iránytartó berendezés már egyfokos eltérést is korrigál. De a gép automatikus beállítással önmagától körözni is tud. Ezzel befejeztem! — És akármilyen furcsának hat is — még nem repültem a géppel.

— Mit értesz ez alatt?

— Repülés alatt azt értem, hogy *jó géppel felszáll és repül az ember.* A berepülő pilóta soha nem repül jó géppel. Ha leszáll és jelenti, hogy a gép jó, nincs ellene semmi kifogás, azt mondják: köszönöm és — *viszik.* Furcsa dolog ez a mesterségben. A másik furcsaság az, hogy a berepülő pilóta nem más, mint *„a gyár fizetett ellensége".* Vagyis: nem hajlandó jónak elfogadni a kikerülő új gépeket, folyton és folyvást hibákat keres rajta. Késlelteti az átadást, mindezért a munkájáért maga a gyár fizet. Jó, mi?

— *Nagyszerű!* És mit csinálsz, ha *valóban repülni akarsz?*

— Mit? Kimegyek a sportrepülőkhöz, elkunyerálok egy kis sportgépet, amely lassan, kényelmesen repül, nincs benne egyéb gázkarnál, botkormánynál, lábkormánynál, magasságmérőnél, fordulásmérőnél.

— Ezzel vége az interjúnak?

— Még mindig nem. Képzeld el, egy új olajszivattyút építettek be, ki kell próbálni legalább kétórás repüléssel és mondjuk: 6000 méter magasságban is. Pocsék idő van a repülőtéren, de a meteorológia szerint — mondjuk — a Hortobágy felett még tiszta az ég. Be a gázt, faképnél hagyom a pocsék időt, a zivatart, az alacsony felhőket, jól megelőzöm Hortobágyig, felemelkedem hatezer méterre, elvégzem a kísérleti repülést. Utána elcsalinkázom a napsütésben, míg a próbaidő letelik, azután nekifordulok a pocsék időnek, le a gázt, zuhanok, alábújok a felhőnek és hipp-hopp, hazavágtatok. *Nagysebességű gépnél nincsen távolság.*

— Pihenés?

— Jó volna már nagyot pihenni. Tudod hogyan? Felülni egy vitorlázógépre és elrepülni abba a tiszta, másik, igazi repülővilágba, ahol olyan szépen, zsongítóan, idegnyugtatóan dudorász a szárnyszélen a suhanás danája, ahol nincsen motordübörgés, vágtatás, kapcsolók, lámpák, rengeteg műszer és egyéb más — korszerűség. *Ahol csak tiszta repülés van.*

Raczkó Lajos



Bátorsági ugrás tűzoltólétráról





A leventék országos parancsnoka megtekinti az új országos modelező műhelyt



Az ugró



A „szenvedő" alan

LEVENTÉINK repülő és ejtőernyős-kiképzése fokozott ütemben folyik

Ejtőernyős leventék díszmenete



A MI ZENEKARUNK

Doroszlai Károly főkarnagy bemutatja a légierők zenekarának új hangszereit a Magyar Szárnyaknak

A Ferenc József-laktanya kétségkívül leghangosabb épületébe lépünk. Az emeleten az Aida második felvonásának zárójelenetét próbálják a repülőzenészek, a korban fiatal, de eredményekben máris igen gazdag légierők zenekarának tagjai.

Doroszlai Károly főkarnagyhoz lépünk, ő a próbát figyelmesen irányítja, míg a vezénylést egyik helyettesére bízta. Igy maga jobban ellenőrizheti, hogy a zenekar hangzása, tónusa valóban megfelel-e a követelményeknek, valóban sikerül-e elérni azt a nagyszabású művészi célt, amit maga elé tűzött.

Látogatásunk célja a zenekar új, a maguk nemében hazánkban páratlanul álló hangszereinek a megtekintése. (Szinte szerkesztőségi kirándulásnak nevezhetnők a látogatást, mivel több zenekedvelő munkatársunk csatlakozik hozzánk.)

A Magyar Szárnyak már többször foglalkozott a zenekarral, hiszen a repülésnek ez az igen hathatós propagandaeszköze — szinte belemuzsikálja az emberbe a repülés gondolatát — egyelőre még alig van kihasználva. Már pedig a légierők zenekara — mondjuk meg őszintén — ma már oly kitűnő és nagytudású zenei testület s műsoruk is olyan érdekes és nívós, hogy valóban kár, hogy éppen repülővonatkozású propagandára alig használják fel. Tudjuk jól, milyen nagy sikerrel szerepelt a zenekar a kívánsághangversenyeken s újabban hányszor igyekeztek más hangversenyrendezők is szereplésre megnyerni ezt a kiváló együttest. (Legyünk őszinték, újabban néha gyenge műsorok megmentésére is akarták használni a zenekart. Már pedig a Légierők zenekara nem mások nyerészkedési céljait szolgálja, s éppen emiatt a zenebizottság a jövőben különösen megválogatja, hogy milyen hangversenyen szerepel. Ez így helyénvaló s csakis így méltó a Légierők zenekarához.)

Negyvenhárom fővel alakult meg a Légierők zenekara, ma már hetven fő az aktív átlag s remélhetőleg csakhamar megjelenik a Légierők parancsnokának újabb rendelete, mely jóváhagyja a kilencvenöt főre való létszámemelést. Hogy erre miért lenne annyira szükség, kitünik az alábbiakból.

Doroszlai főkarnagy bemutatja helyetteseit, majd sorra veszi a zenekar egyes hangszercsaládjait, bemutatva e téren is a legújabb nevezetességeket. A klarinét-családon kezdi, ismertetve a szokásos hangszertípusokat, az esz- és b-hangolású klarinétot, amely itt még (s ez az újítás) az asz-klarinéttal is bővül. Ugyanígy megtaláljuk azonban a tenor- és basszus-klarinétot is.

A szaxofón nem csupán a jazzene elengedhetetlen kelléke, hanem a modern katonazenekar sem nélkülözheti. Lágy, vox humana-szerű regiszterű hangjával teljesen új hangszínt jelent a katonazenekarban s külföldön mindenütt elterjedt. Emlékszem, a német légierők berlini nagyzenekarában tucatnyi szaxofón szerepel.

Orosz Zoltán alezredes úr, aki a zenebizottság vezetője, szintén bejön a próbára s többek között éppen azt a megjegyzést teszi, hogy a szaxofón s az új hangszerek általában »gyenge« hangot adnak a zenekarnak s így hangerőssége kisebb, mint amit katonazenekaroknál megszoktunk. Vajjon nem lenne-e célszerű kivonulások alkalmával, mikor tehát a zenekar nem koncentrál, hanem menetzenét szolgáltat, egyes hangszercsoportok helyett inkább rézfúvókat beállítani?

A főkarnagy hamar készen van a válasszal: A »kétlaki« módszer, mikor egy zenész kétféle hangszert kezel, csakhamar megbosszulja magát. Idővel egyik hangszeren sem játszik tökéletesen s technikai készsége szenved csorbát. Lehetetlen, hogy valaki egyformán jól, tökéletesen s a megkívánt művészi mértékben fujja az oboát és a szárnykürtöt vagy éppen a klarinétot és a helikont. Másrészt tudatosan nem is engedi, hogy túlerőltessék magukat, hiszen a túlzott hangerő nem elengedhetetlen kelléke a katonazenének!

Egy kis gyakorlati bizonyítás is következik: A kürt-család és a szaxofón-család zenészeivel ugyanazt a melódiát játszatja. S bizony az »üldözött« szaxofónokon egyáltalában nem halkabb a dallam, mint a kürtökön. Sőt, a szoprán-szaxofón átható hangjával mindent túlszárnyal. Egyébként is, ha kell, — mondja a karnagy úr — olyan hangerősséget produkálhat a zenekar, hogy a csillárok leszakadnak. (Állításában kell valami igaznak lenni, mert a lámpák alatt valóban nem ül senki...)

A szaxofón minden hangmagasságban megtalálható, tehát a szoprán, alt-tenor, bariton-szaxofón s ezenkívül itt van Magyarország egyetlen basszus-szaxofónja is, mely kétségkívül a legmozgékonyabb fémfúvós-hangszer ebben a mélységben.

Egészen új s nálunk nem is ismert hangszer a sarusofón, mely oboa-szerű fuvókával és fagottszerű testtel érdekes színezetű hangot ád s merőben új hangszínt visz a katonazenébe. A zenekar felszerelése e téren is kitűnő, a háborús nehézségek ellenére is körülbelül három hónapja megjöttek a hangszerek s rövid időn belül teljesen begyakorolják a zenészek.

A rézfúvók két csoportjában a legmagasabb s sopranino, amelyet az altkürttel együtt eddig csak az olasz katonazenekarok használtak s most a Légierők zenekara is átvett. Az alt-kürtöket egyébként a többi mélyebb hangú kürttel egyetemben érdekesen átalakították a zenekar saját hangszerműhelyében, hogy hangjuk ne felfelé, hanem előre terjedjen. A légierők alt- és tenorkürtjeinek szája nem felfelé, hanem előre nyílik. Ezzel a hang java nem vész el, hanem valóban érzékelhető.

Az oboa-családba tartozó hangszereket most egészítik ki fagóttal és kontrafagóttal. A hangversenyeken a kíséretet sokkal hatásosabbá teszi a bőgő használata, ezt is megtaláljuk itt.

Ha a zenekart sikerül vonósokkal is kiegészíteni, úgy a hangzás megközelíti az orgonáét: tíz különféle hangszín szerepel így a zenekarban, míg a rendes szimfonikus zenekarban nyolc s a gyalogsági katonazenekarban csak ötféle hangszín van képviselve. Ez a hangzásnak olyan gazdagságot ad, amit eddig semmiféle magyar katonazenekarnál nem hallhattunk s még szélesebb skálára terjeszti ki a Légierők zenekarának annyira kellemes és a többi katonazenekartól elütő tónusát.

Marinuzzi Sziciliai szvitjéből hallunk ezután egy tételt s ebben megcsodálhatjuk a zenekar hangját, árnyalatait, dinamikáját. Nagyszerű hangszer ez az együttes.

Egyet ne felejtsünk el: a Légierők zenekara elsősorban nem menet, hanem hangversenyzenekar. S mint ilyen, kitűnő hírnévre tett szert aránylag igen rövid idő alatt. A zene nagyszerű propagandaeszköz s rendelkezésünkre áll egy nagyszerű zenekar: használjuk ki azt minél jobban a nemzeti repülésügy propagandájának támogatására! N. E.

Kaltenbach főoktató utasításokat ad

Motorszerelés

REPÜLŐMŰSZAKI TANFOLYAM

Kassán véget ért a repülőműszaki tanfolyam.

Munkatársunk meglátogatta a tanfolyamot, beszámolója érdekes fényt vet a repülőműszaki kiképzés fejlődésére s remélhetőleg sok ifjúban ébreszt kedvet a repülőműszaki életpályák iránt.

*

A hatalmas szabadégalatti iskolateremben teljes az üzem. Kisebb csoportokban ülik körül a félmeztelen, barnára sült növendékek az iskolából jól ismert fekete táblát. Pattognak a kérdések, de ugyanolyan gyorsan jönnek a teljesen szabatos feleletek is.

Polgári mesterségük nem nagyon segítette őket a tudnivalók elsajátításában, a négyszáz főt számláló tanfolyamon egyetlen ember van, akinek már korábban is köze volt némileg a motorokhoz, az is kovács.

A növendékek által elért eredmény minden várakozást felülmúl, látszik rajtuk, hogy tisztában vannak **hivatásuk** fontosságával. A pilóta élete a levegőben nemcsak a saját rátermettségétől függ, hanem attól a lelkiismeretes — sőt amint itt láthatjuk — szeretetteljes munkától, amit a magyar szerelő **mindig elvégez.**

Szabadtéri iskola

Oktatás motormetszeten

Szerelési gyakorlat

Munkahelyre vonul az egyik század



PÁNCÉLTÖRŐ REPÜLŐGÉPEK

A repülőgépek egyre nagyobb szerepet kapnak a földi erők harcában. Egyre gyakrabban válik szükségessé, hogy beavatkozzanak a hadsereg küzdelmeibe s megfontolt, kimért, idejében alkalmazott csapásokkal hathatósan támogassák a földi bajtársaikat. Elsősorban a páncéljárművek ellen vetnek be igen gyakran repülőgépeket, mivel a korszerü harckocsik a földi elhárító fegyverek ellen megfelelő védelmet adó páncélzattal vannak felszerelve – a földi páncéltörő fegyverek támadási irányának megfelelően. A harckocsi legjobban védett részei megfelelő szögben elhelyezett oldalfalai, amelyek részben térbeli helyzetük, részben pedig mechanikai tulajdonságaik alapján védik meg a bennülőket. Nincs ellenben megfelelő páncélvédelme a harckocsinak a tetején. Ez természetes is, hiszen a kocsi tetején elhelyezett nagytömegü páncélzat a kocsi stabilitását és evvel kormánytulajdonságait is kedvezőtlenül befolyásolná, terepjáróképességét is csökkentené.

Nincsen azonban semmi akadálya annak, hogy a páncéltörő fegyvert ne szereljék a repülőgépre. Igaz, hogy evvel lemondanak a földi páncéltörő ágyu bámulatos célzási pontosságáról, ezzel szemben olyan helyen támadják a harckocsit, ahol sem megfelelően védekezni nem tud, sem pedig megfelelően erősebb páncélzatot sem kérhet.

Igy születtek meg a páncéltörő repülőgépek, amelyeket kifejezetten páncélos és gépesített egységek elleni harcra vetettek be, megfelelő különleges harckiképzés után. Az ötlet nyilván a német zuhanóbombázóban veszi eredetét, hiszen ezt vetették be először harckocsi ellen. A bomba, mint harckocsielhárító fegyver azonban csak legnehezebb páncélosok ellen válhatik be, hiszen az egyes gép hordképessége e téren korlátozott. Ezzel szmben a páncéltörő ágyuhoz nagyszámú lövedéket vihet magával, s így huzamosabb ideig harcolhat sikerrel.

A közismert német Junkers Ju. 87. gépet is átépítették e célra, az ismert páncéltörő ágyut szerelve fel a gép szárnya alá, áramvonalazott burkolatban. Ezzel a „jó öreg" stuka a téli hadjáratot követő ellentámadásban nagy szerephez jutott.

Az angolok a szintén elavulással fenyegető Hawker Hurricane gépből készítettek páncéltörő gépet, a II. D. jelzésüt. Ennek szárnya alatt két 40 mm-es ürméretü gépágyu van, páncéltörő lövedékekkel s egyébként minden tekintetben hasonló az elrendezés a Ju. 87. gépéhez. Ezeket a gépeket nevezték el »Tank-buster«-nak, harckocsiölőnek.

A páncéltörő repülőgép végeredményben a csatarepülőgép különleges valfaja. S ebben láthatjuk egy újabb bizonyítékát annak, mennyire fontos szerephez jutott a földi erők harcában a repülőgép. Vadászbombázó, csatarepülőgép, páncéltörő repülőgép: valamennyi egyetlen feladatot szolgál: támogatja a földi erőket a korszerü háborúban.

II.



A Hurricane II. D. ágyúi



A páncéltörő Hurricane

Páncélozott repülőgépek

A vadászgépek fegyverzetének fokozatos tökéletesedésével, tüzerejük nagyobbodásával egyre inkább előtérbe lép a gépek páncélozásának kérdése is. Ma már alig van harcigép a világ hadszinterein, amelynek létfontosságú részeit ne védené megfelelő vastagságú páncélzat.

A vadászok egymást és a bombázókat fegyverzeti fölényük miatt annyira pusztították, hogy más megoldást, mint a gépek hasznos terheléséből jelentékeny mennyiséget páncélozásra áldozni, aligha lehetett találni. Ezen segíteni nem lehetett máskép, ez volt az egyetlen helyes megoldás.

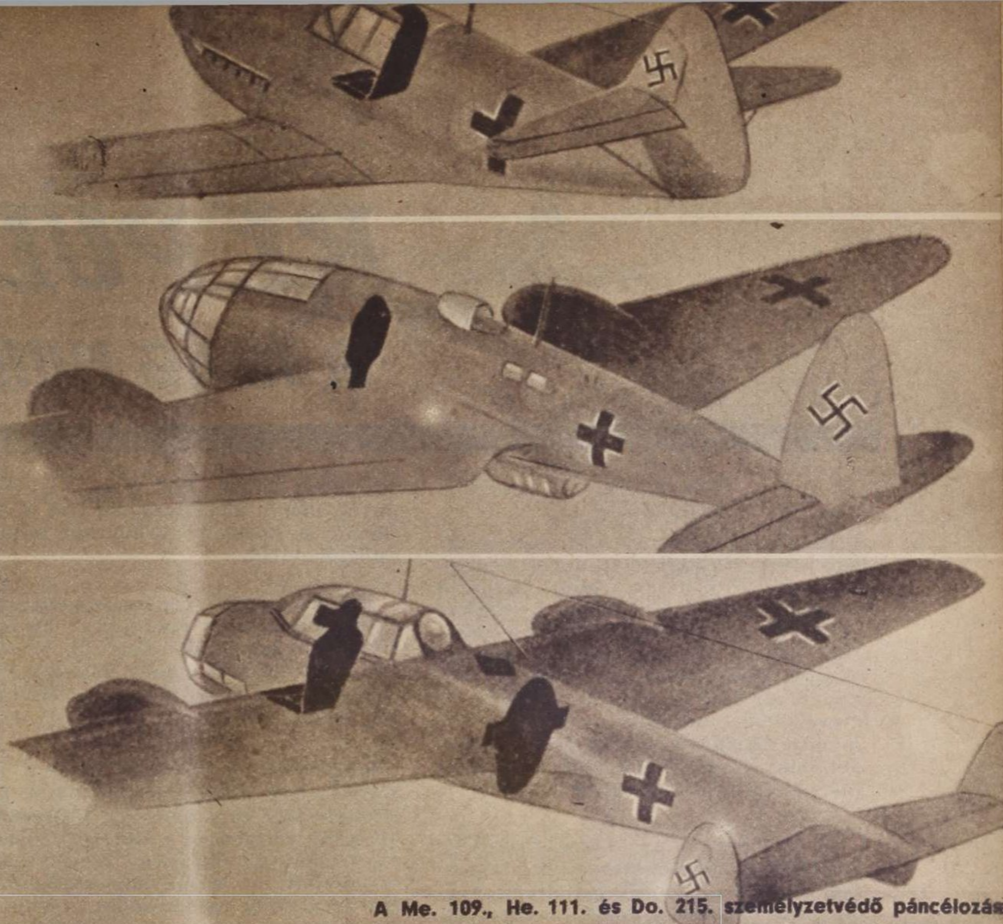
A hasznos terhelésből jelentékeny mennyiség ment veszendőbe, bizonyítja ezt az a néhány adat, mit a németek lelőtt angol gépek páncélzatára vonatkozólag nyilvánosságra hoztak. Igy már 1941-ben a vadászgépen kb. 50 kg súlyú páncéllemez volt, a bombázóknál pedig 70—200 kg. Azóta ezt még tovább fejlesztették s ellenőrizhetetlen külföldi hírek szerint a Me. 210. gépen több mint 600 kg a páncélzat súlya. Ez mindenesetre komolyabb védelem, mint az inkább csak biztonságérzetet, de nem valódi biztonságot adó 4.5—6 mm páncéllemez.

Melyek az elsősorban páncélozandó részek? Nyilván a gép létfontosságú helyei s ezek között is elsősorban a pilótaülés. A háború elején ugyanis a vadászgépek — ezernyi fényképes bizonyíték tanúságaként — arra törekedtek, hogy az ellenséges gépek pilótáját lőjjék ki, mert evvel az egész gépet megbénítják. Ezért az első páncélozandó alkatrész a pilótaülés lett. Az ülés támláját végig páncéllemezzel borították s ezzel a gyalogsági lövedék ellen megvédték a pilóta életét. Később a megfigyelőnek is adtak hasonló oltalmat s néhány gépen egyszerűen páncéllemezzel zárták el a törzsnek a pilótaülések mögött levő részét, ekkép biztosítva a személyzetet hátulról jövő vadásztámadás találatainak hatása ellen. Csatarepülőgépeknél a törzset alúlról is páncélozták. Még két fontos rész kívánt páncéloltalmat: a motor és a benzintartály. Alkalmasan elhelyezett páncéllapokkal sikerült ezeknek is megfelelő védelmet nyujtani. A vadászgépet a megtámadott bombázó lövészének tüzétől részben a motor páncélozott burkolásával, részben a motor mögött alkalmazott páncélfallal, részben pedig a pilóta előtt elhelyezett páncélüveggel óvták. Ez az üveglemez ellenáll a gyalogsági ürméretű fegyverek tüzének.

A páncéllapok kiváló minőségüek, hogy a lehető legkisebb súllyal a legnagyobb védőhatást érhessék el, de így is jelentős súly ez a gép amúgy is korlátozott hasznos terhénél.

A páncélozás a gépek fegyverzetének természetes fejleménye s a korszerű gépek könnyű és nehéz géppuska ellen védő páncélzata a személyzetnek nagy biztonságot ad feladatának erős ellenséges ellenhatás esetén való teljesítésére is.

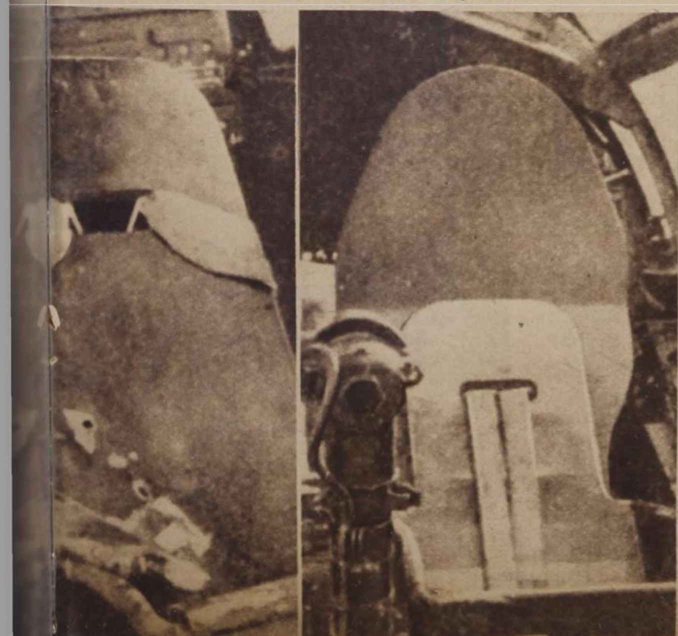
ő.



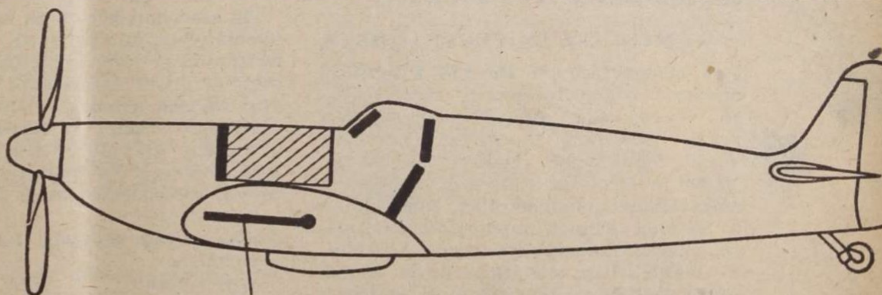
A Me. 109., He. 111. és Do. 215. személyzetvédő páncélozása



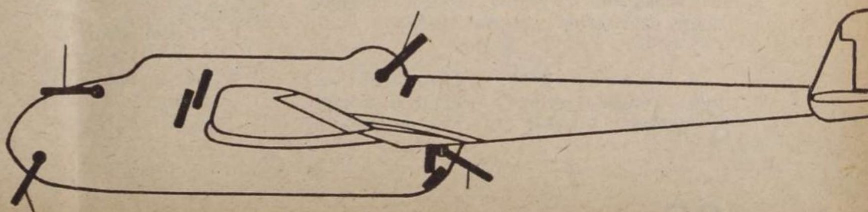
Golyóálló páncélüveg



...különbség páncélozatlan és páncélozott pilótaülés között



A Spitfire páncéllemezei



A Hampden páncéllemezei




REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

Francia repülők Szovjetoroszországban. Az u. n. »szabad franciák« repülőcsoportja a múlt év őszén Angliából átvonúlt a Szovjetunióba. A csoport neve »Normandie-ezred« és 60 vadászrepülőből áll. Parancsnokuk Tulasne őrnagy. Moszkvában voltak utánképzésen, majd 1943 április óta állítólag az arcvonalban harcolnak. J—20 (MIG—3) mintájú együléses szovjet vadászgépekkel vannak felszerelve; földi személyzetük részint orosz, részint francia.

*

Az »inváziós légiflotta«. Churchill — mielőtt Rooseveltet meglátogatta volna, szemlét tartott az u. n. »inváziós légiflotta« fölött, amelyet állítólag a legújabb mintájú repülőgépekből állítottak össze. Különösen a De Havilland »Mosquito II.«-tipusú távolsági vadászt és a Hawker »Typhoon« együléses vadászt emelik ki a híradások.

*

Megváltoztatják a brit repülők szolgálati szabályzatát. Ezentúl a repülőgépen helyet foglaló személyek repülés közben rendfokozatukra való tekintet nélkül, alá lesznek rendelve a repülőgép parancsnokának. Vontatásnál a vontatott siklógépek vezetői a vontató gép vezetőjének akkor is alá lesznek rendelve, ha az utóbbi polgári egyén.

*

Amerikai költségvetési adatok. Az 1943. július 1-én kezdődő költségvetési évre vonatkozó költségelőirányzatban

a haditengerészet 29,463.000.000
a hadsereg 71,898.000.000

dollárral szerepel. A légierőkre az első összeg 20%-át fordítják. A hadsereg légierőire fordítandó összeg egyelőre ismeretlen.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

A német Heinkel He 116 P-mintájú hadászati felderítő gépről angol források tudni vélik, hogy a sebessége 500 km/ó. Amerikai lapok azt írják róla, hogy legnagyobb repülési magassága 10.500 m. Ha ezek a hírek a valóságnak megfelelnek, nem lehetetlen, hogy annak a Heinkel gépnek módosított kiviteléről van szó, amely 1938-ban a Lufthansa kötelékében postát szállított Európából Dél-Amerikába. Annak idején a japánok is vásároltak néhány darabot belőle s ezek légi uton kerültek ki Németországból Japánba, annak ellenére, hogy szárazföldi gépek voltak.

*

A Henschel Hs 129-mintájú német csapatrepülőgép állítólag kétféle kivitelben készült el: két, egyenként 250 lóerős Argus As 410-es soros motorral, illetve két egyenként 650 lóerős Guome & Rhône 14 M-mintájú francia csillagmotorral.

*

Műgumigyártás Olaszországban. Az egyik műgumigyár már egy év óta működik, a másik építés alatt áll. Az első alkoholból gyárt műgumit, míg a másik calciumkarbidból előállított acetylénből fog gumit gyártani.

*

Repülőüzemanyaghiány az Egyesült Államokban? **A haditengerészet és a hadsereg légierőinek kiképző központjai állítólag üzemanyaghiánnyal küzdenek. Valószínűleg ez vezetett a hadügyminisztériumban egy új osztály felállításához, amely az üzemanyagok gyártásával és felhasználásával foglalkozik.**

*

2%-ról 32%-ra nőtt az amerikai repülőiparban a női alkalmazottak számaránya a teljes létszámhoz viszonyítva, másfél év alatt.

*

A német Focke-Wulf repülőgépgyárak egyik alapítója és felügyelőbizottságának elnöke: Dr. Ludwig Roselius 68 éves korában meghalt. A »Hag-kávé« néven ismert kereskedelmi cég alapítása is az ő nevéhez fűződik. Anyagi támogatásával ő tette lehetővé a Focke-Wulf gyár felvirágzását.

*

40.000 tonna műgumit állítanak elő — a német IDL szerint — Kanadában.

*

45 cm-es torpedókkal vannak felszerelve a brit »Swordfish«, »Albacore« és »Beaufighter«-tipusú torpedóvető repülőgépek — lord Beaverbrook szerint.

*

Az amerikai bérlet- és kölcsöntörvény kormánybiztosa: Edward R. Stettinius beszámolt a törvény hatálybalépésének idejétől (1941 március 11) 1943 április 1-ig terjedő időszak eredményeiről. A beszámoló szerint az Egyesült Allamok a törvény alapján 10.319,51.8000 dollár értkü anyagot és ipari terméket szállítottak szövetségeseiknek. Ebből

hadianyag	55%
nyersanyag és gyári felszerelés	27%
élelmiszer	15%
egyéb cikk	3%

Amíg 1941-ben a szállítások 66%-a Nagybritannia javára történt, addig 1943 első negyedében a következőképen oszlanak meg a szállítások:

Nagybritannia	38%
Szovjet-Oroszország	31%
Afrika és Közép-Kelet	16%
India és Távol-Kelet	14%
Egyéb területek	1%

Az Egyesült Allamok hadiszállításainak 13%-át képviselik a bérlet- és kölcsöntörvény értelmében külföldre szállított anyagok. A repülőgépszállítmányok az az egész összeg 14%-ára: 1.405,744.000 dollárra rugnak. Az Egyesült Allamokban előállított repülőgépek egy harmadát külföldre szállították. Ezekből Szovjet-Oroszország többet kapott, mint bármelyik más szövetséges állam.

*

Kaiser amerikai hajógyáros nevét gyakran foglalkoztatja a nyilvánosságot. 1942-ben óriásrepülőgépeket akart építtetni, hogy azokkal kisegítse a búvárhajók által veszélyeztetett óceáni forgalmat. Közben kis repülőgépek sorozatgyártásával is foglalkozni kivánt. Most újból a nagyteljesítményű gépek felé fordult, amennyiben négymotoros »csupaszárny«-repülőgépek gyártását akarja megindítani. A 86 m szárnyszélességű gép 70 tonna repülő súly mellett állítólag 27 tonna fizető súlyt visz és 6400 km a legnagyobb repülési távolsága. Építési anyaga: fém, első sorban magnéziumötvözet. (A gép még csak papiron van meg.)

*

A willowruni fiaskó. Ford legnagyobb repülőgépgyára Willow Runban épült, amely egyúttal az Egyesült Allamok legnagyobb repülőgépgyárának készült. Félő — írja a newyorki »Wall Sreet Journal« —, hogy az Unió legnagyobb repülőgépgyárából az Unió legnagyobb fiaskója lesz, ha csak idejében nem sikerül a megfelelő munkáslétszámot biztositani és részükre alkalmas lakóhelyeket építeni. 1942 szeptember óta, amikor a willowruni nehézségekre fény derült, mostanáig csak 4000 fővel sikerült a munkásság létszámát szaporitani, holott havi 4—5000 fő szaporulatra lett volna szükség a gyártási terv betartásához. A gyár teljes létszáma most 30.000 fő táján van. Ami azonban a lakóépületeket illeti, a szenátus Truman-bizottsága amelyet a fiaskó kivizsgálásával megbíztak, a mesék birodalmába utalta azokat a híreszteléseket, mintha már rendelkezésre állnának a szükséges munkáslakások a gyár 89.000 főre tervezett munkáslétszáma számára.

*

Klikk-rendszer a brit repülőiparban. A brit repülőipar élén a repülőgépgyárosok szövetsége áll (Society of British Aircraft Constructors Ltd.), amelynek törzstagjai: 15 repülőgépsárkánygyár és 3 motorgyár. A régi tagokon kivül 224 új cég is csatlakozott a szövetséghez, ezek azonban úgy érzik, hogy a szövetségen belül nincs elegendő szavuk s ezért Lord Sempill, volt repülőtiszt a lordok házában támadást intézett a repülőiparügyi miniszter ellen.

mondván, hogy szüntesse meg a repülőiparban uralkodó klikk-rendszert. A szövetség tiltakozott a gyanúsítás ellen, mire Lord Sempill konkrét kérdéseket tárt a repülőgépgyárasok elé, amely végül is azzal ütötte el a dolgot, hogy a feltett kényelmetlen kérdések a szövetség belügyeibe vájkálnak s így nem tartoznak a nyilvánosság elé.

*

Parázs vitára vezetett a brit parlamentben Sir Stafford Cripps repülő iparügyi miniszter erélyes fellépése egyes repülőiparvállalatokkal szemben, amelyek élére kormánymeghatalmazottat állított, főleg pedig a Short-gyár esete, amelyet a hibás vezetés folyományaképen az állam egyszerűen lefoglalt, élére állami vezetőséget állított s a részvényeket felvásárolta. Ebben egyesek az első kísérleti léggömböt látták a repülőipar államosítása felé s az eljárás folytatásától óva intették a repülő iparügyi minisztert. Mások sietve a piacra dobták repülőgépgyári papírjaikat, amely a részvénypiacon a repülőrészvényekben nagy árzuhanásokra vezetett.

*

Az angol D. H. 98. „Mosquito" négyféle kivitelben készül: a „Mosquito I" (a normálisnál valamivel rövidebb törzzsel és szűkebb szárnyszélességgel) bombázó gép. A „Mosquito II" nagy működési sugarú kísérő vadász négy 7.7 mm-es géppuskával és négy 20 mm-es Hispano-gépágyúval. A „Mosquito III" két kormányos iskolagép. A „Mosquito IV" pedig nagy működési sugarú nappali bombázó. Védő fegyverei nincsenek. Helyettük 900 kg bombát visz.

*

Amerikában a repülőbalesetek száma feltűnően emelkedik. Ebből egyesek szabotázsra következtetnek. Amint Robert A. Lovett, a hadügyminisztérium légügyi államtitkárja kijelentette, ezek a számok az 1930—40-es évek 1000 repülőórára eső baleseteinél viszonylag csekélyebbek és csak abszolut értékben nagyobbak azoknál. A balesetek gyarapodása tehát a fokozottabb kiképzési programm következménye. A halálos balesetek viszonyszámánál azonban 0.05% emelkedés van, ami a gépek sebességének fokozódására, valamint arra vezethető vissza, hogy ma egy-egy gépen átlag nagyobb a repülőszemélyzet, mint a gépen.

*

A Hawker „Typhoon"-ról Anglia új együléses vadászrepülőgépéről sok ellentétes hír látott napvilágot. A brit légügyi minisztérium a valóságnak megfelelő adatokat annak ellenére sem közölte a nyilvánossággal, hogy az új típusból néhány példányt a németek már zsákmányul ejtettek.

Az új vadászgép szerkesztési rajzaival a háború kitörése táján lettek készen. Az első példány kísérleti repülései 1940 februárjában zajlottak le. A sorozatgyártást az késleltette, hogy az új, 2400 lóerős ,folyadékhűtéses Napier „Sabre" motor miatt a vezérsíkon káros rezgéseket figyeltek meg. Ezzel a motorral még nem voltak tapasztalataik az angoloknak, mert azelőtt csak Heston „Racer"-be — amely mindjárt az első kísérleti repüléseknél lezuhant és egy versenygépbe volt beépítve, — a tönkrement.

Később ennek a Heston „Racer"-nek a képét olyan beállításban közölték a nyilvánossággal, mintha az a Hawker „Typhoon"-nal volna azonos.

A Hawker „Typhoon" szabadon hordó mélyfedelű. Építési anyaga: fém. Fegyverzete: vagy négy 20 mm-es Hispano-mintájú szárnyágyú, vagy pedig tizenkét szárnypuska.

*

Ausztrália nagyobb mértékben be kíván kapcsolódni a repülőgépgyártásba, mint eddig. Egy ausztráliai szakértőbizottság Londonba utazott annak megállapítása végett, hogy Anglia mennyi nyersanyagot és munkagépet tudna az ausztráliai repülőipar rendelkezésére bocsátani.

*

A német búvárhajók elleni harcra az angolszászok a B—17 mintájú „repülőerőd"-öket akarják felhasználni. A gép 12.7 mm-es nehézgéppuskái azonban erre a célra nem bizonyultak alkalmasnak, ezért 15—20 mm-es gépágyúk beépítését tervezik. Itt viszont a gépágyú mozgathatósága okozott nehézséget. Térhiány miatt csak az oldalt fekvő lőállások jöhetnek figyelembe.

Az Első Magyar Általános Biztosító Társaság ez évi közgyűlésén mult évi üzleteredményéről számolt be, melynek eredménye alapján mérlegének főösszege 91 millió pengő felé emelkedett a mult évi 73 millió pengős vagyontétellel szemben. Az elismert vállalati nyugdíjpénztár vagyona 2 millió pengővel emelkedett 6.32 millióról 8.37 millióra. Ebből a millióból a Társaság dotációja 1.035.014 pengő volt. A Társaság ingatlanállományának értéke 12,160.000 pengőre emelkedett. Az életbiztosítási díjtartalékai 38 millióról 50 millióra növekedett. A kárbiztosítási állomány teljes díjbevétele a mellékilletékekkel együtt 18.4 millióra emelkedett. A Társaság közgyűlésével egyidőben tartja meg az intézet érdekeltségéhez tartozó Hazai Biztosító és Kisbirtokosok Intézete is közgyűlését, melyeknek eredményei is azt igazolják, hogy mindhárom intézet vezetése hivatott kezekben van.

Az olasz Breda-repülőgépgyár és hadiipari vállalat alaptőkéjét 200 millió líráról 250 millió lírára emelte.

*

Olaszország egyik legnagyobb ásványolajfinomítója, az 1936-ban alapított A. N. I. C. (Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili) az üzemanyagok gyártását nagy kompressziótűrésű repülőgép-hajtó és kenőanyagok előállításával egészítette ki.

LÉGIFORGALOM

Zágrábban tízmillió kuna alaptőkével repülőgépgyár létesült.

*

Repülés az óceánon át — 100 dollárért? A Pan American Airways elnöke: Juan T. Trippe kijelentette, hogy vállalatánál előkészületek folynak 50 darab óceánjáró repülőgép megrendelésére. A gépek befogadóképességét 153 főre tervezik és a számítások szerint 10 óra alatt teszik meg az utat Newyorktól Londonig. Trippe szerint a két város között 100 dollár lesz egy repülőjegy ára. Trippe az amerikai légiforgalom fejlesztése körül már eddig is nagy érdemeket szerzett és azok elismeréseképpen egy ízben a Guggenheim-éremmel is kitüntették. Valószínű, hogy a felmerült terv megvalósítására csak a háború után fog sor kerülni.

*

A Bermudák kormányzója: Lord Edward George William Tyrwitt Knollys került a brit állami légiforgalmi társaság (B. O. A. C.) élére. Az új elnökigazgató az első világháborúban repülőtiszt volt.

*

A Szlovák Légiforgalmi Társaság megnyitotta a légiforgalmat Eperjes—Pozsony—Bécs között.

*

A London és Lisszabon között megszűnt a légiforgalom.

*

A francia állami vasúttársaság, az SNCF valószínűleg be kíván kapcsolódni a légiforgalom fejlesztésébe, mert pályázatot írt ki postaszállító repülőgépek szerkesztésére. A felhívásra a Caudron-gyár is benyujtotta pályázatát egy régebbi kétmotoros konstrukciójával: a CR 920-szal, amely a gyár eddigi konstrukcióitól eltérően fémszerkezetű.

*

Repülőgépeken szállítják vissza Angliából Kanadába azokat a repülőket, akik az Amerikában gyártott gépeket Európába átrepülik. Ezt a feladatot a brit állami légiforgalmi vállalat különszolgálata végzi (North Atlantic Return Ferry Service), amely 18 hónap alatt (1943. április végéig) 400 óceánrepülést hajtott végre.

A haderőnkívüli repülőkiképzés óvodája

„A haderőnkívüli repülőkiképzés óvodája" c. cikkemben azt az álláspontot foglaltam el, hogy

a motoros repülésnek nem szükséges feltétele az előzetes vitorlázó repülés; a motoros repülés együléses gépeken kevesebb fáradtsággal és költséggel elsajátítható a C-vizsgának megfelelő fokig, csak alkalmas gépeket kell hozzá készíteni. Ez a feladat nehézség nélkül megoldható.

A témához volt szíves hozzászólni Mester László úr, vitéz Hefty Frigyes úr, akiknek hozzászólásai a Magyar Szárnyak 1943. évi április 15-i számában megjelentek. Hozzászólt továbbá a harctérről személyemhez intézett levélben Kallós Imre karp. őrv. úr. Megköszönöm az uraknak, hogy az általam felvetett kérdésnek ennyi figyelmet szenteltek.

A tárgy komolyságához illően minden, szigorúan a tárgyra tartozó megjegyzést, bírálatot sorra veszek és remélem, hogy a végén egységes nézetre jutunk a magyar repülés érdekében.

Most pedig kezdjük **Mester László** úr hozzászólásával:

1. A hozzászóló úgy érzi, hogy élete összeforrt a repüléssel és cikkemet lehangolónak érzi.

Válaszom: Repüljön mindenki, ahogyan szeret! A repülésre azonban adjuk meg a módot azoknak is, akik reám hallgatva, motorosan akarnak repülni. Ennek nagyon sok, legalább olyan örömet ígérek.

2. Mi történjék a 15—16 éves ifjúsággal, mikor motorosan csak 18 éves kortól lehet repülni?

Válaszom: Több eset lehetséges. Elmehetnek vitorlázni, bevárhatják amíg 18 évesek lesznek, sőt az sem lehetetlen, hogy hatóságaink leszállítják a 18 éves korhatárt, tehát azonnal motoros gépeken repülhetnek.

3. A hozzászóló hangsúlyozza a motornélküli repülés veszélytelenségét.

Válaszom: Ezt hangsúlyozom én is cikkemben a motoros kiképzéssel kapcsolatban, ahol az asperni iskola eredményéről beszélek. Ezt az előnyt nem könyvelheti el kizárólag a motornélküli repülés a maga számára.

4. A „kockázat" megállapítás ellen tiltakozni kell, írja Mester úr. Elismeri, hogy a (vitorlázó) gépek gyakrabban törnek, de vezető biztosabb helyen aligha ülhet, mint a Tücsök orrában.

Válaszom: Az ember „kockázata" szerintem a fogamzással kezdődik és haláláig semilyen helyzetben, semilyen életkörülmények között meg nem szűnik. Már maga az élet veszélyes üzem.

A Tücsök orránál pedig tudok biztosabb helyet a vezetőnek: pld. a Bleriot egyfedelűjének a törzse. Bleriot 15 gépet tört össze fogpiszkálónak és végül is ágyban, párnák között találta őt meg a kaszás.

Mikor tehát megerősítem, hogy igen gyakran minden emberi számítás ellenére a pilóta símán megússza a legcsunyább törést is, ezt egyformán vonatkoztatom mindenfajta repülőgépre, a gyorsakra, meg a lassúakra is.

5. Wright példája. Az akkori aerodinamikailag tökéletlen gépekkel senki emberfia nem tudott volna vitorlázó repüléseket végezni. Túl akartak jutni a legjobb esetben is csak néhányperces siklórepüléseken és ehhez akkor csak egy út vezetett: a motor.

Válaszom: Wrighték maguk állítják, hogy ezernél több motornélküli felszállást végeztek és ezek között volt egy — ha jól emlékszem — 9 perces is, amelynek folyamán 25 méterrel magasabbra jutottak, mint kiinduló-pontjuk volt. Ők valóban a repülés megtanulására is felhasználták siklórepüléseiket, de erre azért is szükség volt, mert előttük senki sem bizonyította be, hogy egyáltalán lehet-e repülni. A mi esetünkben ez már be van bizonyítva és Wrightékon kívül minden kísérletező azt példázza, hogy a motoros repülést előzetes siklórepülés nélkül is meg lehet tanulni. Ez az én tételem, melyet bizonyítani kívánok, illetve melyet a tények igazolnak.

Azt elismerem, hogy minden sport és így a vitorlázó repülés is, bajtársiasságra nevel. Az értékes tapasztalatokat sem veszem tagadásba, de ezekhez az én utamon közvetlenebbül, kevesebb ráfordított erővel lehet hozzájutni.

Most vegyük sorra **Kallós Imre karp. őrv.** úr hozzászólását. Azt írja a harctérről, hogy nem rendelkezik nagy szaktudással, csupán tízéves érdeklődés és háromévi gyakorlat bátorítja fel a hozzászólásra.

Cikkem alaptételéhez fűzi megjegyzéseit, hogy t. i. feleslegesnek tartom (a motorosrepülés szempontjából) a vitorlázó repülésben való jártasságot. Megállapítja, hogy a motoros kiképzés tényleg sokkal gyorsabb és egyszerűbb kiképzési mód, de a fáradtságosabb vitorlázó kiképzésnek is megvan a maga letagadhatatlan éspedig éppen katonai előnye: 1. kiválogat, 2. nagyfokú önbizalmat ad és így önállóságra nevel, végül 3. kevesebb életet követel. Majd így magyarázza saját tételeit:

Ad. 1. Repülőtereket látogató érdeklődők ajkáról nem egyszer hallottam elröppenni azt a kijelentést — meglátva a Zögling vagy a Tücsök teljesen szabad, kis ülését — hogy: „Nem ülnék bele egy világért." Pedig ezek, más bizonyítékok alapján, rajongói a repülésnek, csak nem hajlandók kissé is kockára tenni testi épségüket. Míg, aki rászánta magát a vitorlázó repülésre, legyőzte szorongását, bízva a repülésben és önmagában. Tudomása szerint pedig az önmegtagadás mértéke is egyik lényeges alkatrésze az orvosi vizsgálatnak.

Válaszom: ad 1. Meglátni és nem megszeretni, ez is módja a „kiválogatásnak", de ilyen alapon én is kiiktattam volna magamat a jövendőbeli repülők közül, anélkül, hogy az áldozathozatal hiányának kritériumát vállalnám. Vállaltam én áldozatot eleget tisztán a repülés iránti szeretetből és mert titkokat akartam megfejteni a repüléssel és a repülőgéppel kapcsolatban. Nem is egészen sikertelenül, mert már 1910-ben feltalálói díjat nyertem: magamszerkesztette géppel repültem, miután ugyanezen a gépen tanultam meg teljesen magamra utalva a repülést (csak úgy mellékesen: az autóvezetést is magamtervezte és csinálta gépen tanultam meg. A kettő együtt: érdekes rekord). 1911-ben kalapomhoz tűzhettem a Bécs—budapesti repülés sikerét, mint első magyar ember és ugyanezen évben tábori pilótának neveztek ki. Nem, a kiválogatás nem ilyet jelent. Elvégre ki mondhatja azt, hogy nem lesz jó gépkocsivezető az, akinek nem a Ford, hanem pld. a Mercedes-automobil tetszik.

Tökéletesen tisztában vagyok azzal, hogy a vitorlázó gépeken a pilótaülés szokásos elhelyezésének elháríthatatlan oka van, mert a törzset és a farokfelületet motor hiányában csak a pilóta testsúlya ellensúlyozhatja. De igaz az is, és ezt a francia repülőgépszerkesztők korán felismerték, hogy a pilóta előtt kell lenni „de quoi a casser", valaminek, ami legelőször törik.

Kallós úr ezután saját 2. pontjához ezt mondja: A növendék az első csúszástól a C-vizsgáig mindig minden felszállását önállóan végzi. Az ezen közben fellépő minden meglepetést egyedül a maga lélekjelenlétére támaszkodva, minden külső segítség nélkül győz le. Érzi, hogy feltétlen ura a gépnek. Meglepetések már nem igen érik és ha igen, azokat a megszokottság nyugalmával fogadja.

Válaszom ad 2.: Ez a szellemes körülírása az egyedül-tanulás előnyeinek azon az együléses motoros gépen is, melyet én javasolok. Toldjuk meg még valamivel: amíg a motoros növendék akkor ad gázt, vagy elvesz gázt, amikor jónak látja, — addig a sikló növendék nem ilyen független.

Kallós úr 3. pontja: Amikor először mentem ki a budaörsi Farkas-hegyre, legelső élményem egy »Holci« gyászos és teljes enyészete volt a pilóta legkisebb sérülése nélkül. Azóta láttam már több, ehhez hasonló és halálos végű szerencsétlenséget is. Azonban kétségtelen, hogy ezen balesetek sokkal nagyobb százalékban lettek volna halálos kimenetelűek motoros gépek esetén, mint ahogy mindig is magasabb a halálos végű balesetek aránya a motorosoknál.

Válaszom ad 3.: Mester úrnak adott válaszomban a 3. és 4. pontokban már tulajdonképpen megfeleltem erre is. De nem árt még valamit hozzátenni a kevésbbé belátók meggyőzésére.

A balesetek súlyossága — különben azonos körülmények között — függ a földreérés sebességétől. Azonos minőségű aerodynamikai kiképzés és egyenlően gondos szerkesztés esetén a földreérés sebessége, tehát a balesetek súlyossága is mindkét gépfajtánál a felületi terheléstől függ. A motor jelenléte ezen nem változtat. Ilyen feltételek mellett miért kívánna motoros gép »több életet?« Ezt a logika törvényei szerint nem lehet elvárni és a gyakorlatban sincs így, legalább is nincs így azoknál, melyek a magántanulásra alkalmasak.

4. Kallós úr tovább: Érveimben szándékosan hangsúlyoztam ki a vitorlázó repülés erkölcsi előnyeit a motoroséval szemben, mivel már a bevezetőben elismertem a motoros gyakorlati előnyeit, amely előnyök azonban lényegesen összezsugorodnak, ha a vitorlázó repülő táborban nyeri kiképzését. Ebben az esetben nem lesz sokkal hamarább »elemista« a motoros, mint a vitorlázó.

Válaszom: A 2. pontra adott válaszom után ez az érv elesik. Erkölcsileg semmi különbség a kétféle iskola között nincs.

5. Nézetem szerint — mondja tovább — és e nézetemhez azt hiszem sokan csatlakoznak — csak előny az, ha a repülő kiképzése alatt minél több le- és felszállást végez, hiszen maga a légi tartózkodás nem kíván nagy tudást és érzéket, amit mutat az is, hogy az újonc motoros fel- és leszállásait maga az oktató végzi.

Válaszom: Nemcsak sokan, hanem mindenki csatlakozik ahhoz a nézethez, hogy a leszállást és felszállást meg kell tanulni és ezt addig kell ismételni, amíg a növendék tudása nem tökéletes.

Ámde álljunk meg ennél egy pillanatra. Hogy is állunk ezzel a siklókiképzésnél? A talán az előző lejtőn-leszaladástól és a visszacipeléstől lihegő növendék beül a gépbe; a »csuzli« kirántja; figyeli a gumikötél leesését; beállítja a siklásba a gépet; alig tette ezt meg, körülnéz leszállóhely után; leszáll. Esetleg eltúlozott egy-egy kormánymozdulatot, ki kell javítani; esetleg széllökést is kap. Mindezt a tevékenységet — az általam kiszámított átlag szerint — 40 másodperc alatt kell elvégeznie. Szerintem ezt kezdő repülő csak nagy izgalmak közepette, kapkodva végezheti. Itt látom én a bajt. — A baj még sokkal súlyosabb az olyan motoros kiképzésnél, ahol az oktató a le- és felszállások gyakorlását azzal sietteti, hogy 8—10 kört repül növendékével és minden kör után, melyek néha nem tartanak 2—3 percnél tovább, csak néhány másodpercre érinti a talajt a kezdővel és újból el a földtől. Ez a kezdő növendéket csak megzavarja és talán örök pilóta életére kapkodóvá teszi.

Ezzel szemben helyesen vezetett kezdő motoros kiképzésnél minden felszállás után időt kell és lehet hagyni a növendéknek, hogy a felszállás lelki hatásai lecsillapodjanak, nyugodtan felkészülhessen a következő leszállásra. Ezt elérhetjük, ha rábízzuk, mekkora kört repül közben. — Itt van az alapvető különbség a kétféle tanulási mód között. A dolog természetéből folyik, hogy erre a lecsillapodásra siklórepülésnél nem kerülhet sor.

Befejezésül írja Kallós úr: Levonva tehát a végső következtetéseket: amellett, hogy a vitorlázó repülés biztonságosabb (kevesebb alkatrész, kevesebb hibaforrás) és olcsóbb, **minőségi repülőket** nevel. Lehet, sőt biztos, hogy a háború több pilótát kíván, de ez nem mehet a minőség rovására.

Válaszom: A biztonság és a repülők minőségének kérdését fentebb eléggé megvitattuk.

A harmadik hozzászóló, vitéz Hefty Frigyes barátom, történeti visszapillantást vet a magyar motornélküli repülés fejlődésére és annak gátlóit főképpen a lenézett »csuzlisoktól elvileg irtózó« motoros repülők között látja és még szerencse, hogy voltak »jó érzékkel bíró repülők is« köztük.

Bízvást állítható azonban, hogy abban a hatóságban, amely 1929 előtt a magyar vitorlázás ügyével foglalkozott, kizárólag motoros repülők döntöttek úgy, hogy a magyar vitorlázó repülésnek »jövője« és azóta már multja is lett.

Ezúttal elárulhatom már azt a titkot is, — hogy a dolgok ilyen fordulásában csekélységemnek is része volt talán. Véleményemet kérték ugyanis és az úgy hangzott: »Támogatni kell, mert a tehetségesek felkutatására alkalmasnak látom.« Most is ezt vallom, de arra nem kizárólag a vitorlázó repülés alkalmas, ellenkezőleg, a motoros kiképzést alkalmasabb és közvetlenebb útnak tartottam akkor is, most is.

Édes elégtételem, hogy ezt pont itt mondhatom meg, amikor ismét a követendő út tárgyilagos megválasztásáról van szó. Bízom hatóságaink bölcsességében, hogy mint annakidején, most is nem csupán a motoros, vagy motornélküli repülést fogják tekinteni, hanem a kettőt együtt, vagyis a magyar repülést.

Ezer oka-foka lehet annak, hogy a németek olyan nagy súlyt helyeznek vitorlázó repülésükre. Először is (mind az ezer okot nem fogom elsorolni) náluk a vitorlázó repülés nemcsak a kiképzésnek volt eszköze, hanem a munkanélküliek foglalkoztatásának és a kivitel útján a német megélhetésnek is. Másodszor, ki tudja, hogy a vitorlázó repülés nem volt-e spanyolfalnak igen hatásos, mely mögött egészen más repülőproblémákat lehetett megoldani? Harmadszor éppen, mert a vi-



Heinz Rühmann a „hegyen"

A hármashatárhegyi repülőtéren volt dolgunk egyik elmúlt szombaton. Dolgunkvégeztével tétlenül álldogáltunk az egyik hangár előtt, mikor ismerős arcot pillantottunk meg. *Heinz Rühmann* volt, a híres német filmszinész, az emlékezetes repülőfilm; az *„Igy is lehet repülni"* főszereplője. Gyorsan odaléptünk hozzá, bemutatkoztunk, s mindjárt a „riporter-kérdések" özönét zúdítottuk felé. A híres szinész mosolyogva, kedvesen válaszolt minden kérdésünkre. Feleleteiből kitünik, miért állt pihenőidejében is rendelkezésünkre; mert nagyon szereti a repülést.

„Idestova tíz éve annak — mondotta — hogy letettem a pilótavizsgát. Igen, tíz éve, 1933-ban volt ez a nagy esemény. Szeretek repülni — mindenem a repülés, nem is tudom mi lenne, ha nem repülhetnék. Csak a feleségem nem szereti, ha repülök s én megértem aggodalmát — egyéves a kisfiam; Büszkén mondhatom el magamról, hogy filmemben — talán még emlékszik rá? — minden jelenetet magam repültem. Senki nem „falazott" nekem s nagyon nehezemre esett olyan ügyefogyottnak, félszegnek lennem. Az Önök szempontjából külön érdekessége van a filmnek — *az a gép, amelyen repültem, itt született Magyarországon.* Kellett a jelenethez egy *Udet-Flamingo* tipusú iskolagép, de 1924-es gyártmány nem volt nálunk, csak itt. Megvettük, megcsináltuk a jeleneteket s mikor a tervezője *Udet* vezérezredes hősi halált halt, a hamburgi *Deutsches Museum* egyik termébe került, mint egyetlen 1924-es Udet Flamingo-gép.

Most is sokat repülök, a hadseregben teljesítek szolgálatot. Szeretem ezt, mert kötelességemet teljesitem s amellett még repülhetek is.

Göring tábornagynak igen tetszett a *„Quax"*, s annak a kivánságának adott annakidején kifejezést, jó lenne, ha elkészítenénk a folytatását is. A tárgyalások eredményesek voltak, a nyáron kezdjük el forgatni a filmet. Itt már komoly repülőoktatót játszom — el tud engem komolynak képzelni? Szerepel benne egy európai légi körutazás is, és talán *Magyarország szép tájait is belevesszük.*

*

Négynapos pesti tartózkodása alatt meglátogatta a ferihegyi, hármashatárhegyi repülőteret, volt a műegyetemi repülőknél söt, repült is! — s ezt minden rendelkezésére álló eszközzel másokkal is meg akarja szerettetni. *(wi.)*

torlázó repülés annyira fejlett volt a háború előtt, tehát kész és működő gépezet, célszerű lett volna-e Németországnak éppen a háborús idő alatt eltérni ettől a rendszertől?

Egyébiránt korántsem kell azt hinni, hogy a németek felfogása egyes alapvető repülésügyi kérdésekben nem volt módosulásoknak alávetve. És olyan német véleményre is emlékszem, hogy: igen, a franciák repülnek, de 100 lóerős motorokkal a deszka is repül. Röviddel ezután megjelent a német Kaiser-Preis kiírása 100 lóerős repülőmotorra. Egy másik eset jut eszembe: mikor a német gazdaság nehézségekbe került a békediktátumok következtében, akkor pont a Junkers-gyár volt az, melynek nem jutott állami rendelés és emiatt hosszabb ideig súlyos válsággal kellett küzdenie. — Nem elég tehát a bámulatról lemondani, hanem ki is kell fürkészni a cselekedetek rugóit is.

Ezzel — egyelőre talán — a magam részéről be is fejezhetném. Eszembe jutnak azonban azok az igen számosak, akikkel az évek folyamán e kérdésekről beszélgettem és akik a repülés tudományában nem voltak hajlandók az elkoptatott cipők mérföldkövei közt eljutni és ezért a gyönyörűségtől elestek, eszembe jutnak azok is, akik alkalmatlan terepviszonyaik következtében csak kivételes esetekben találnak jóirányú szelet a vitorlázásra és emiatt tespedésre vannak utalva.

Székely Mihály m. szds.

*

Készséggel adtunk helyet lapunkban Székely Mihály, a rákosi repülőúttörő cikkének, hogy gondolatait megvitathassuk. De nem tagadhatjuk meg, hogy együtt dolgoztunk a modelezőkkel, együtt cipeltük a gépet a vitorlázókkal s bajtársaink közül sokan ma is a honvéd légierők legjobbjai. Részünkről a mindhárom fejlődési fokot felölelő rendszeres, fokozatos kiképzés hívei vagyunk. *A szerk.*

Vitorlázó oktatókból motoros repülők, földművesfiúkból szerelő tehetségek

A haderőnkívüli vitorlázórepülés oktatói számára *elsőfoku motoros kiképzőtábort rendeztek* az Alap kassai repülőterén. Az elgondolás az volt, hogy ha az oktató maga is tökéletesen ismeri az elsőfokú motoros repülés tananyagát,, elméleti és gyakorlati részét egyaránt, *sokkal eredményesebben tudja a motoros repülés számára előképezni a növendékeket a vitorlázórepülésben.*

Kaltenbach Henrik vezette a vitorlázó repülőoktatók kassai kiképzőtáborát, a növendékek voltak: *Csorba* László, *Csinos* József, *Gadnay* János, *Guelminó* László, *Győrvári* Ernő, *Hédl* Sándor, *Hye* György, *Járai* Ernő, *Laicha* László, *Massányi* Sándor, *Mehlhoffer* József, *Nagy* Árpád, *Quint* János, *Schneider* Emil, *Sztipits* Albert, *Villányi* József,. *Kaltenbach* mellett *Bődy* Vilmos és *Kovács Sebestény* István végezték az oktatás munkáját, ugyanők voltak *a szerelőinasok kassai tanfolyamának vezetői is.* A két merőben különböző iskola és tábor egészen összeszokott, hiszen a szerelőnövendékek váltva teljesítettek gyakorlati szolgálatot és kaptak kiképzést a kassai repülőtéren a vitorlázóoktatók motoros gépüzeménél, az oktatók viszont sürün átjártak a szerelőiskolába, végignézni *azt a csodálatos átalakulást, amikor 400 egyszerű, soha semmiféle repülési, vagy műszaki dologhoz nem értett fiatalt hetek alatt műszaki gondolkodású, biztosítéletű szakmunkásokká fejlesztették.*

Bisits Tibor alezredes előtt vizsgáztak a vitorlázóoktatók a motoros repülésből. Felsorakozva, tisztelettadással várták az alezredest, aki vizsgafeladatul 300 méteres magasságban végigrepült iskolaköröket, csúsztatást, jelleszállást, majd bal és jobb nyolcasokat adott.

Nebulókkal vágtak neki a vizsgázó oktatók a kassai repülőtérnek. A kiszabott vizsgafeladatokat nagy könnyedséggel és biztonsággal repülték végig, *valamennyien szép sikerrel vizsgáztak.*

A vizsga szünetében — csak úgy próbaképen — rögtönzött ellenőrző próbavizsgát tartottak a gépek körül gyakorlati szolgálatot teljesítő szerelőnövendékekkel. *Kaltenbach* egész sereg, csak úgy kapásból összeválogatott kérdést adott fel nekik. Ilyeneket például:

— *Mi az inklináció? Mi az indukció? Milyen az egyenáram? Hányféle helyzetben lehet az egyenes a síkban? Mennyi egy kalória? Mekkora a legnagyobb hegyesszög?*

Frissen, öntudatosan peregtek a válaszok. Próbaképen megkérdeztük a fiúkat: *hány iskolájuk van?* A legtöbbjük földmíves,, egyetlenegy volt közöttük, aki két középiskolát mondhatott magáénak.

A Schalkház-szálló volt főszakácsa főz rájuk olyan bőséges és változatos jó kosztot, hogy valamennyien *kilókat híztak.*

Találomra előszólítják a *Rigó*-testvéreket. Ikrek.

Vállas, erős fiúk. A leventéknél határozták el a felhívásra, hogy eljönnek repülőgépszerelőnek.

— Dorogon jelentkeztünk leventecsapatunknál, nagyon örülünk — mondják — hogy idekerültünk.

Rigó Károly bevallja, hogy kerek tiz kilót hízott, Rigó László nyolcat. Kicsattanó egészségüek.

Négyszáz szerelőtanonc vizsgázott és megy a légierő műszaki szolgálatához a nagyszerű utánpótlás.

(—)



egykerekű „Junior”



W. 33. különleges hajtóművel

20 éves a Junkers-repülőkísérleti osztály

Az első világháborúban nem volt könnyű feladat az új Junkers-gépekhez berepülő pilótát találni. Annyira rögeszmeként vésődött bele a repülők lelkébe a „repülő drótakadály” egyedül biztonságosnak elismert képe, hogy a külső merevítésnélküli közép- és mélyfedelűeket nem merték repülni. Igazán csak a világszerte bevált F. 13. géppel tört meg a varázs s ezzel a géppel foglalták el méltó helyüket a Ju. gépek a világ repülésében.

Ha az akkori berepülést a maival összehasonlítjuk, hihetetlenül egyszerűnek találjuk. Noha a repülőműszaki parancsnokságok megadták az irányelveket, a gépvezetők gyakran váltották egymást s nézeteik egyáltalában nem voltak egybehangzók. Nem volt egységes iskolázás s egységes repülőműszaki nézőpont. Csupán 1923-ban keletkezett egy kis mérnök- és repülőcsoport a Junkers-műveknél s ezekből alakult ki később a repülőkísérleti osztály.

Első feladatuknak azt tekintették, hogy a berepülő véleményét a szerkesztő mérnök számára képletekben is kifejezhető műszaki valósággá alakítsák át s így megteremtsék a típusfejlesztés alapjait. Egyidejüleg kísérleti repülőmérnököket is kezdtek nevelni. A berepülő mérnök és repülő egyszemélyben. Nem csupán alapvető repülési, hanem légerőtani ismeretekre is van szüksége, hogy pontosan megnevezhesse észrevételeit. A fizika minden ágában jártasnak kell lennie, ha feladatának maradéktalanul meg akar felelni. Kezdetben a csoport Junkers professzor kísérleti intézetének volt egy osztálya. Elsősorban a szélcsatornában kapott eredményeket ellenőrizték valóságos viszonyok között, erre a célra új mérőműszereket készítettek, gyártottak. Sokezer kísérleti repülés árán születtek meg olyan típusok, mint a Ju. 52., a Ju. 87., vagy Ju. 88.

Néhány érdekes példát mi is bemutatunk a csoport munkájának illusztrálására. Láthatjuk, hogy alig van a korszerű repülésnek olyan vívmánya, amelynek kipróbálására ne került volna sor a Ju.-repülőkísérleti csoport húszéves munkája folyamán.

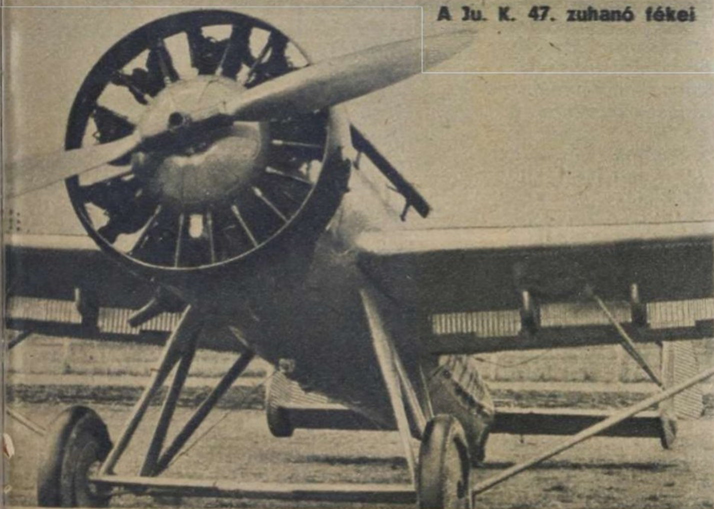
A Junkers Ju. 50. Junior egymotoros könnyű sportrepülőgépet (teljesen fémépítésű volt!) kísérleti célokra egykerekű futóművel is felszerelték. A középső kerék vette fel a leszállólökés lendületét, megfelelő erős rugózású volt. A gép gurulás közben való egyensúlyban tartására két támasztócsúszó biztosította beperdülés ellen. Az érdekes kísérlet sok olyan tapasztalatot adott, amit ma háromkerekű futóművek tervezésénél lehet értékesíteni.

A közismert Junkers W. 33. gépet is átépítették. Az orrban elhelyezett L. 5. -motorról egy különleges áttétel segítségével két légcsavart hajtottak. Az elrendezés célja részben a nyomaték kiküszöböléséből járó előnyök meghatározása, részben a távhajtásos légcsavarra vonatkozólag tapasztalatok szerzése volt. Junkers ugyanis ebben az időben már több olyan tervet tartott kidolgozás alatt, amelyekben a a vastag szárnyban elhelyezett motor közbeiktatott távhajtással vitte át a nyomatékot a légcsavarra. Ez a megoldás is értékes tapasztalatokkal járt s később az egész német repülőtechnika felhasználta.

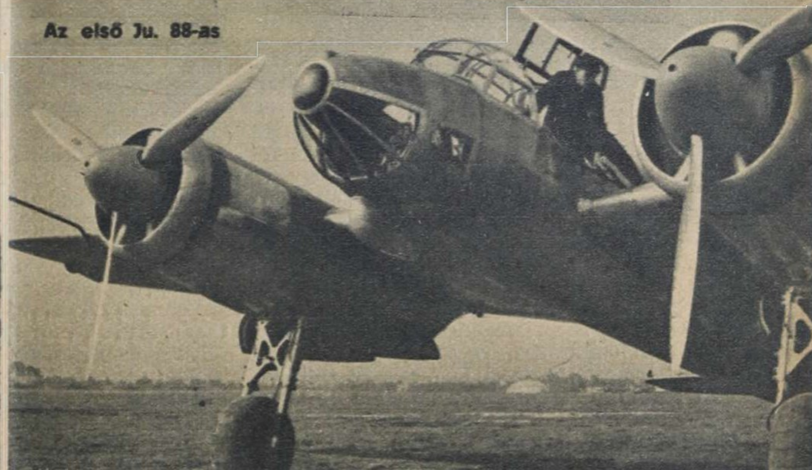
A zuhanóbombázó sem olyan új a nap alatt, mint azt sokan gondolják. Már az 1930-as évek elején készült Ju. K. 47. többfeladatos géppel is hajtottak végre ilyenirányú kísérleteket. A zuhanószárnyféket is ezen a gépen próbálták ki eredeti, kezdetleges alakjában. Később a DFS. alapvető kísérleteivel sikerült a szárnyfék legkedvezőbb alakját meghatározni. Igy is megtartják eredeti jelentőségüket a Junkers K. 47. géppel szerzett tapasztalatok.

A Ju. 87. zuhanóbombázóval is több érdekes kísérletet hajtottak végre. Az első gépsorozatban több egységet osztott oldalkormánnyal készítettek el, hogy ezzel részben a gép stabilitási viszonyainak változását vizsgálják, részben pedig azt kísérletezték ki, hogy mennyire javítja vagy rontja a kilövési lehetőségeket a kettős oldalkormány. Az eredmény aligha lehetett kedvező, mert azóta minden Junkers-gépen egyszerű oldalkormányt találunk (eltekintve a nagyméretü négymotorosoktól, ahol nem csupán stabilitási, hanem helyviszonyok is befolyásolják a gép kialakítását.)

A Junkers Ju. 86. gépet, akár a Ju. 52. több sorozatát, arra használták fel, hogy különféle hajtóművek behatását vizsgálják a gép teljesítményeit illetőleg. A gépből több példányt szállítottak külföldre s sokféle motort kívántak a rendelők. Ennek eredményeképp annyi értékes tapasztalatot gyüjtöttek a gép magassági és sebességi teljesítményeire vonatkozólag, hogy



A Ju. K. 47. zuhanó fékei



Az első Ju. 88-as



Ju. 87. osztott oldalkormánnyal



Kísérleti Ju. 86. gép

Repülőegyesületek könyvtáralapítása

Örvendetesen fejlődő sportrepülésünk megalapozásának egyik jelentős állomását képezik azok a pilótaotthonok, amelyek a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap kereteinél, de újabban, a fenntartó közületek megértő áldozatkészségéből már az ország minden egyesületi repülőterén is létesülnek.

Az Otthonok megteremtése fedél alá juttatta a növendékek csapatát, akik ilyen módon üzemen kívül s a magánéletben is szorosabb kapcsolatba jutottak egymással a közösségen keresztül, — otthonukká lett a lakóépület, amely a táborok idején hetekre biztosítja a résztvevők családias együttlétét.

Az idő azonban nem mindig alkalmas repülésre s ilyenkor a tábor lakóserege otthonülésre kényszerül. A nap munkaprogramját elméleti oktatás, gyakorlati megbeszélések töltik ki, de bőven jut idő szórakozásra, pihenést jelentő szellemi tornára is.

Könyvekre lenne hát szükség s legtöbb helyen éppen ez hiányzik. Hazulról hozni kiadós olvasnivalót körülményes, — hamar túl vagyunk rajta s megint csak hiányát érezzük. Könyvünket mások kérik el s a barátság fesztelen modorában, felelőtlenül kezelik, ha egyáltalán viszontlátjuk s haza is vihetjük. Legtöbb ember éppen ezért olcsó húsnak híg levével él, — filléres ponyvákból táplálkozik, amelyekért nem kár, de kár az időért, amelyet a Vörös Jack vagy a Szeplős Tom visszavág című születlenség olvasásával töltött.

A tábori közösség részére tehát könyvtárat kell alapítanunk. Ott, ahol a belső berendezés amúgy is ezreket emészt fel, nem esik súlyosabban latba az a 100 pengő, amelyből a könyvtárszekrény — eltolható üvegtáblákkal készült, 40 cm magas, 30 cm mély és 300 cm hosszú, falra erősített polc, hogy a gerincükkel élre állított könyvek címei olvashatók legyenek — kitelik, de nem múlhat anyagiakon annak a beleválló könyvanyagnak megvétele sem, amely kisebb részletekben, fokozatosan is beszerezhető s amelynek egy része ajándékozás útján is kerülhet az egyesület birtokába.

Hogy a könyvek összeválogatásának gondját csökkentsük, alább felsoroljuk mindazokat a repülési tárgyú könyveket, amelyek a könyvtár létesítésének szempontjából s a korszerűség kívánalmainak figyelembevételével számításba jönnek. A könyvek csillaggal jelölt része kiadóhivatalunk útján megrendelhető, a többi — esetleg antiquár példányok beszerzését, többoldali azonos igénylés esetében a Magyar Szárnyak ugyancsak elősegíti.

*Charl. Turner: Küzdelem a levegő meghódításáért, Horváth Ernő: A repülőmotor, vitéz Madarász L.: A levegő meghódítása, *vitéz Madarász L.: Légiháború, I. és II. kötet, *Karlson Paul: A gépmadár, *Bisits Tibor: Légi haderők, Stef Tibor: Vitorlázó repülők könyve, *Dr. Hille Alfréd: Légkörtan, *Kaltenbach Henrik: A sportrepülő könyve II., *Dr. Abody Elöd: A repülőgép és a repülő, *Bognár István: A győzelmes repülés titkai, *Svachulay Sándor: A természet aviatikusai, *Dr. Pethő Ádám: A légiközlekedés jogszabályai, Günther Plüschow: A csingtaui repülő kalandjai, W. Mittelholzer: Repülőgépen az Északi-sark felett, G. G. Nicaud: Pelletier d'Oisy repülőútja, Lóránt Mihály: Az Óceán hőse, Örvös János: Magyar pilóták az óceán felett, *Italo Balbo: Repülőrajokkal az Óceánon át, *Italo Balbo: Diadalmas szárnyak, *Bánhidy Antal: A Gerle 13 útja, *Almásy László: Az ismeretlen Szahara, *Etherton: A Mount Everest átrepülése, *Vittorio Mussolini: Légiháború Abesszíniában, *Almásy László: Levegőben — homokon, v. Boksay Antal: Kényszerleszállás a gleccseren, Ray T. B.: Repülők, *v. Boksay Antal: A felhők katonái, *v. Boksay Antal: Egy repülőtiszt háborús élményei, *A. M. Lindbergh: Zúg a szél, *Magyar Sándor: Álmodni mertünk, *St. Exupéry: Egyedül a felhők felett, *Amalie Earhart: Az utolsó út, *Günther Plüschow: Ezüst Kondor, *Valentino Tocci: Légi bárbaj, *Stef Tibor: Játék az éggel, *Lucio D'Ambra: Szárnyas katonák, *Bánhidy Antal: Pilóta lettem, *vitéz Hefty Frigyes: Repülők előre!, *Nyiry László: Hadigépek ezrei Anglia ellen, *Nyiry László: Világháború 1940-ben, *v. Boksay Antal: A legendás vasmadár, *Fritz von Forell: Mölders, *Szilas Tibor. Repülők felszállni!, *Richard E. Byrd: Egyedül, *Pados Pál: Szovjet-Oroszország felett, *Dr. Walter Tibor: A repülő ember, *Svachulay Sándor: Repülő életem, *Kaczkó—Jánosy: Légierők haditudósítói jelentik ... *Tomor László: Harcok az orosz égen, *Sebesfi László: Repülő hősök *René V. Cornille: A második európai arcvonal a levegőben, *V. n. Orosz Béla: A magyar légierők teljesítményei a Dnyepernél, *Strohmeier Kurt: Stukák!..., *Zámbó Dezső: Hadak útján jártunk, *Farkas István: A levegő titánjai, *Benito Mussolini: Brunóval beszélgetek, *Angelo Appiotti: Málta felett, *Pataky Géza: Ég és föld között, *vitéz Hefty Frigyes: Mégis repültünk!..., *Jánosy István: Vitéz Horthy István, a repülő, *Almásy László: Rommel seregével Libyában, *v. Boksay Antal: A fogoly repülőtiszt, *Jókai Mór: A jövő század regénye, *Soós László: Kormorán, *Sinclair Lewis: A sólyom útja, *Verne Gyula: Hódító Robur, *Kurt Matull: A przemysli repülő, *Monos Ferenc: Légjáró Péter, Kiss Géza: Valahol Afrikában, H. Heidrich: Ketten Anglia ellen, *Czillei Géza: Riadó Afrika felett, Helders örn.: Légiháború 1938-ban, *ny. Szabó Imre: Egy gép nem tért vissza, *Czillei Géza: A láthatatlan front, *Almásy László: Suhanó szárnyak, *vitéz Hefty Frigyes: A hetedik hely, Franklin Dixon: Az óceánrepülő, *Náray—Berkó: Légi támadás, *Petróczy István: Légvédelmi képes káté.*

Fentiekben 13 szakmunkát, 49 memoárt, 16 regényt és két légvédelmi vonatkozású munkát, összesen tehát kereken 80 könyvcímet soroltam fel, amelyekből bőséges válogatás lehetősége kínálkozik.

A könyvtári könyvek természetesen csak úgy őrizhetők meg, ha minden könyvért olvasója szavatol. A könyv kiadásakor tehát bevezetjük a kivételező nevét s a kivétel időpontját, hogy visszaadási határidejét ellenőrizhessük. A könyvek tovább nem kölcsönözhetők s természetesen az Otthonból való elvitelük sem megengedett. Megrongálódása vagy elvesztése esetén az olvasó teljes kártérítéssel tartozik. Ilyen rendszabályok mellett elérhetjük, hogy a könyvtár, lezárt szekrényben őrzött példányai hosszú éveken keresztül szerezhetnek örömöt a folyton változó tanfolyamhallgatók seregének s a könyvtár állománya is örvendetes szaporulatot s evvel járó értékemelkedést mutat.

vitéz Hefty

Nagy Béla százados „Honismeret repülőgépről" című cikkét helyszűke miatt következő számunkban fejezzük be

(Folytatás az előző oldalról.)

állítólag új, magassági kivitele is szerepel, Ju. 86. P. vagy Ju. 286. jelzéssel. Németh helyről azonban még semmiféle megerősítéssel nem szolgáltak e hír hitelesítésére vonatkozóan.

S végül nézzük meg a Ju. 88. egyik első példányát. Egészen hasonló volt ehhez az a példány is, amellyel a sebességi világrekordot állították fel 2000 kg hasznos terheléssel, 2000 km távolságon. A gép orra még különböző a mai kiviteltől, katonai szempontok még nem játszottak annyira közre, inkább a nagy sebességre való törekvés. A gépen próbálták ki valójában a benzinbefecskendezéses Jumo. 211. motort s az állandó fordulatszámmal forgó állítható légcsavart is.

Mikor egy-egy új Junkers-gép elkészül, az első, úgynevezett nullsorozat gépei a V1, V2, V3 stb. jelzést viselik (Versuchsflugzeug = kísérleti gép s e gépek mindegyikét más és más szempont szerint vetik alá kísérleteknek. Az egyidejűleg, párhuzamosan végzett sokféle kísérlet eredménye a sorozatgyártásra kerül, immár tökéletes repülőtulajdonságokkal bíró, nagyteljesítményű harcigép.

HIREK

Kitüntetések. A Kormányzó Ur őfőméltósága **Németh János** vezérkari alezredesnek a Magyar Érdemrend Tiszti-keresztjét adományozta. Ezenkívül elrendelte, hogy dicsérő elismerése a hadiszalag és a kardok egyidejű adományozása mellett tudtul adassék az ellenség előtt tanusított vitéz magatartásáért nemes belényesi **Heppes Aladár, Báthy Zoltán, Prónavölgyi István, Abrahám László, Fábián Sándor, Kelemeny Alajos** századosoknak, **Harsányi Gábor** szertári zászadosnak, továbbá **Varga József** és **Fraknói Miklós** főhadnagyoknak. Nemzetvédelmi Keresztet kaptak: **Subay József** mérnök-őrnagy, **Szy Tibor** és **vitéz Szobránczy Aladár** századosok

*

English amerikai ellentengernagy, a csendesóceáni hajóhad búvárhajó alakulatainak parancsnoka repülőhalált halt.

*

Légitámadás kórházhajók ellen. Az olasz kormányhoz hasonlóan Japán is tiltakozott az ellenséges kormányoknál kórházhajók megtámadása ellen. A japánok hét esetet sorolnak fel a tiltakozó jegyzékben.

*

A brit ejtőernyős csapatok megszervezésével megbizott Sir Nigel Norman repülő-vezérőrnagy repülőhalált halt.

*

Az olasz légierők vesztesége májusban az olasz hivatalos jelentés szerint: 106 halott, 73 sebesült és 63 eltűnt volt.

*

Ian C. Gleed angol alezredes, egy vadászezred parancsnoka, egyik északafrikai bevetéséről nem tért vissza. A 28 éves Gleed alezredes a legtapasztaltabb brit vadászrepülők közé számított, aki eleinte Anglia és Észak-Franciaország fölött harcolt a német repülőkkel. Mult év tavaszán 600-ik bevetése után Közép-Keletre helyezték. Ott érte utól a repülőhalál. Számos magas kitüntetés birtokában volt. „Arise to Conquer" (Felemelkedés a győzelemhez) címü könyve Angliában igen népszerü.

*

Japán fogságba került Paul Copeland Maltby angol repülőaltábornagy — jelenti a brit légügyi minisztérium.

*

Crawford ausztráliai dandártábornok, aki 1941-ben a Tobrukot megszálló ausztráliai csapatok parancsnoka volt, Észak-Afrikában repülőbalesetnek esett áldozatul.

*

Buscaglia olasz őrnagy, egy torpedóvető repülőezred parancsnoka, aki több, mint 100.000 tonna ellenséges hajóteret süllyesztett el, megsebesülten angol hadifogságba került.

Új német repülőfilm

A távolfelderítők, a légiháború névtelen hőseinek nagyszerű haditetteit, érdekes életét választotta hatalmas repülő játékfilmje tárgyául az UFA. Rendezője az ismert német repülőfilmszakértő, Karl Ritter professzor, repülőőrnagy, akinek nagyszabású, izig-vérig repülőszellemet tükröző filmjeit annyira élvezettel fogadta a magyar repülőtársadalom is. A német film eredeti címe »Besatzung Dora« s maga »Dora« egy Junkers Ju. 88-as távolfelderítőgép. Személyzetének élete, harcai, a négy összetartozó bajtárs bevetései a legfőbb tárgya a filmnek, látunk egy izgalmas kényszerleszállást, a távolfelderítők repülőterének nyüzsgő életét, a jelentés sorsát.

A távolfelderítők eddig meglehetősen hamupipőke szerepét játszották a légierőknél. Nem csoda, hiszen hatalmas légigyőzelmi számmal aligha szerepelhetnek, munkájukat csendben, észrevétlenül hajtják végre s mégis ez az alapja az egész korszerű légiháborúnak. A szárazföldi és légi vezetés meg sem mozdulhat a távolfelderítők állandó és önfeláldozó támogatása nélkül. Igy kap végre az UFA új filmjében méltó emléket a légiháború oly keveset említett és mégis annyira fontos hőse, a távolfelderítő.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

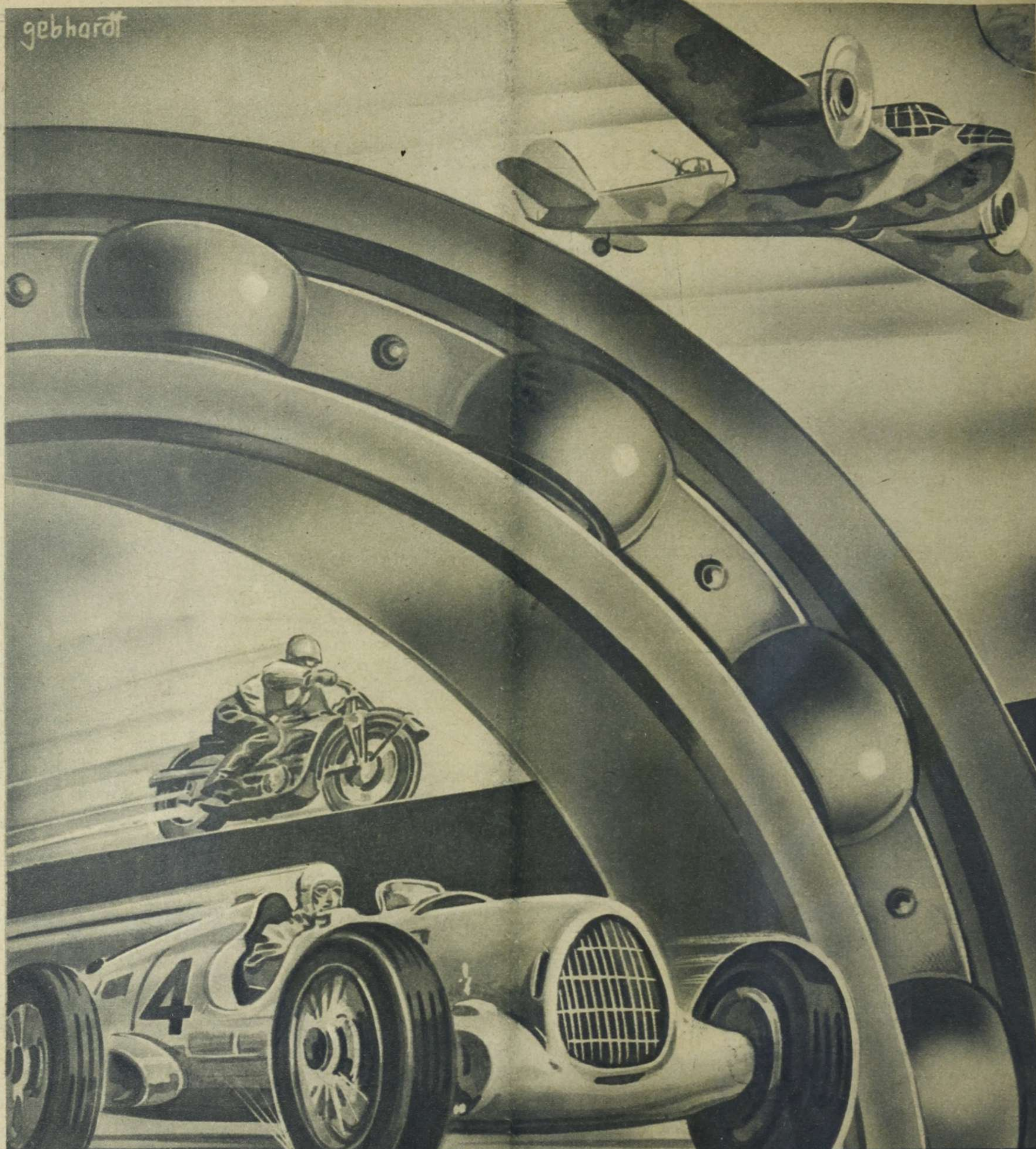
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.


ARGUS
HERMANN SCHNEIDER



— Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.


gebhardt
4